JLUSTROWANY TYGODNIK
Numer 47

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA
Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu
Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

24. sierpień 1930

Zjazd prototypów



W ubiegłych dniach odbył się na trasie Lisieux — Deauville osobliwy zjazd trzynastu członków Automobilklubu Francji, właścicieli wozów o dość podeszłym wieku, bo liczących ponad 25 lat.

Miscelanea samochodowo-drogowe

Czechosłowacki przemysł samochodowy. — Jak pracuje Oświęcim - Praga? — Triumf autobusu nad tramwajem. — Szósty Międzynarodowy Kongres Drogowy w Waszyngtonie.

Produkcja samochodów w Czechosłowacji zgrupowana jest w trzech wielkich przedsiębiorstwach, mianowicie: Zakłady Skoda, produkujące samochody „Skoda“ i Hispano-Suiza, Cesko-Morawska Kolbendanek, produkująca samochody „Praga“ i Koprzywnicka fabryka, produkująca samochody „Tatra“. Zakłady Skody uruchomiły w roku 1928 nową fabrykę w Młodym Bolesławiu, produkującą dziennie 25 wozów; zdolność jednak produkcyjna tych zakładów sięga 50 wozów dziennie. W roku 1929 najwyższą produkcję osiągnęły zakłady Kolben-Danek, wypuszczając na rynek 8 tysięcy wozów. Towarzystwo to, w porozumieniu z grupą polską, otworzyło w Oświęcimiu fabrykę, produkującą narazie karoserje dla podwozi sprowadzanych z Czechosłowacji. Pomiędzy wszystkiemi czeskiemi zakładami przemysłowemi produkującemi samochody, toczyły się partraktacje, które miały na celu osiągnięcie porozumienia, któreby złagodziło skutki ostrej walki konkurencyjnej.

Ogółem produkcja samochodów w Czechosłowacji w r. 1929 osiągnęła cyfrę 18 tysięcy wozów, stawiając Czechosłowację w produkcji europejskiej samochodów na 5 miejsce po Francji, Anglji, Niemczech i Włoszech.

Eksport samochodów czechosłowackich wzrasta nieustannie z roku na rok, przyczem w roku 1928 wywieziono 950 samochodów, w r. 1929 — 1 406. Głównymi odbiorcami były: Austrja 608 wozów, dalej Polska 497, Węgry 107 i Jugosławja 78. Wraz z rozwojem produkcji krajowej zmniejsza się import samochodów zagranicznych — w r. 1928 wynosił on 3 946, w r. 1929, 3 585 wozów. Import w 41% pochodził ze Stanów Zjednoczonych, w 20% z Niemiec, reszta zaś z Włoch, Francji i t. d. Wartość eksportu samochodów w Czechosłowacji w r. 1929 przekracza 59 milj. koron czeskich z czego 43 przypada na wozy osobowe. Import samochodów przedstawiał w r. 1929 wartość 169 milj., z czego 89 milj. przypada na samochody osobowe.

Produkcja traktorów rozwija się również w szybkiem tempie, co odbiło się jaskrawo na imporcie traktorów z zagranicy. Import traktorów w roku 1929 zmniejszył się o 57% w stosunku do roku 1928. Produkcja motocykli ma niepomyślne widoki rozwoju w Czechosłowacji wobec silnej konkurencji zagranicy.

* * *

Niedawno jeszcze, bo w końcu roku ubiegłego, odbyła się w Oświęcimiu uroczystość poświęcenia pierwszej na terenie woj. krakowskiego fabryki samochodów „Praga“ pod firmą „Oświęcim“ — Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów, S. A. Nowa ta, poważna placówka naszego przemysłu powstała z kapitałów polskich i czechosłowackich, a mianowicie założycielami jej byli: Artur hr. Potocki i Roger hr. Raczyński z jednej strony a koncern Czeskomorawska - Kolben - Danek S. A. — drugiej.

— Zakłady w początkowym swym programie zaprowadziły wyrób karoseryj, które produkują wyłącznie dla samochodów marki „Praga“ i zaprzyjaźnionej marki „Z“. Z tą ostatnią niedawno doszło do wzajemnego porozumienia. Obie te marki samochodów importowane były dotychczas do Polski w stanie gotowym, tj. wraz z karoserjami. W miarę dalszego rozwoju wyrabiać się będzie w Oświęcimiu również części zapasowe do samochodów marki „Oświęcim-Praga“, a następnie i montaż kompletnych podwozi. Termin realizacji tego programu zależeć będzie od ogólnej sytuacji gospodarczej kraju.

Do programu wytwórczego fabryki w Oświęcimiu należy cały szereg innych wyrobów maszynowych, w pierwszym zaś rzędzie tych, które dotychczas nie są produkowane w kraju. Przy wyrobie tych maszyn, zarówno, jak i przy wyrobie karoseryj i części samochodowych, zakłady będą się opierały o bogate doświadczenie koncernu Czeskomorawska-Kolben-Danek w Pradze, zajmującego czołowe miejsce w ciężkim przemyśle czechosłowackim. Rola, jaką odgrywa wymieniony koncern w przemyśle czechosłowackim, wynika sama przez się chociażby z nast. danych:

C. K. D. wybudowała od początku swego istnienia (r. 1871) 5 000 maszyn parowych, o ogólnej sile 500 000 KM. Turbin parowych wybudowała 180 wielkich i 250 małych, ogółem na 350 000 K. M., przyczem największa turbina była o sile 27000 KM. Dotychczas opuściło te warsztaty przeszło 1.480 parowozów, reprezentujących 115.000 KM., łączna zaś waga ich wynosiła 81.000 ton. Na polu cukrownictwa koncern Czeskomorawska-Kolben-Danek wybudował i zrekonstruował około 450 cukrowni i rafineryj we wszystkich częściach świata.

Koncern zatrudnia 15.000 robotników i urzędników, obszary zaś fabryki zajmują 1.700.000 m. kw. Na terenach tych zakładów znajduje się 25 km. własnych torów kolejowych. Ogólna powierzchnia ogrzewania kotłów wynosi 8 000 m. kw. Roczne zużycie paliwa jest bardzo znamienne, gdyż wynosi 6.500 wagonów.

Oprócz kilku fachowców z Pragi „Oświęcim“ zatrudnia wyłącznie robotników i urzędników polskich. Łączna ich ilość wynosi przeszło 150 osób. Stan zatrudnienia będzie naturalnie wzrastał w miarę rozwoju przedsiębiorstwa i wprowadzania nowych działów do fabryki.

Wszelkie materjały i wyposażenia nabywane są wyłącznie w kraju, o ile naturalnie są u nas wyrabiane.

Przeczytaj i zapamiętaj pierwsze
Litery, które są skrótem
Linij lotniczych, przewożących
Listy,
Osoby,
Towary.

Korzystajmy z nich wszechstronnie

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“

Bydgoszcz — Katowice — Kraków — Lwów — Poznań
Warszawa — Gdańsk — Brno — Wiedeń — Galati — Bukareszt

Kierownictwo techniczne daje gwarancję, że zarówno karoserje, jak i inne maszyny, które opuszczają fabrykę w Oświęcimiu, mogą zaspokoić najwybredniejsze nawet wymagania. Przy budowie, produkowanych obecnie karoseryj, zastosowane zostały najnowsze zdobycze techniki, no i długoletnie doświadczenie koncernu praskiego. Dążeniem przedsiębiorstwa jest doprowadzić fabrykę do poziomu tego koncernu.

* * *

Wzdłuż słynnego „Jasnego brzegu“ na Riwierze francuskiej od Mentony do St. Raphael (około 70 klm), uruchomiono bieżącego lata 9-tą linję autobusową, tak, że w okresach najżywszego ruchu (godz. 9—17) na głównej szosie przebiegają te wehikuły, kursujące podług ścisłego rozkładu — co 5 do 8 minut. Maszyny rozwijają w biegu szybkość 50 do 70 klm na godzinę.

Niezmiernie charakterystyczna jest również konkurencja między różnemi środkami komunikacyjnemi. Gdy kolej (prywatna P. L. M., łącząca Paryż przez Lyon i Marsylję z Jasnym brzegiem zbudowała w swoim czasie (przed 36 laty) tramwaj elektryczny między Cannes i Monte Carlo (około 46 klm), zdawało się wszystkim, że całe zagadnienie komunikacyjne na Jasnym brzegu jest już całkowicie rozwiązane. Tymczasem przed kilku laty stanął do walki nowy współzawodnik autobus i jako szybszy i tańszy, odciągnął znaczną część pasażerów tramwajowi i nieznaczną kolei.

Wówczas Towarzystwo P. L. M. uruchomiło własną serję autobusów, które w błyskawicznem tempie zabiły tramwaj.

Triumf trakcji autobusowej był tym wspaniałszy, że ślady jego widać dotychczas: na znacznej części szosy z Cannes do Nicei, biegnące na zboczu szosy szyny tramwajowe zalano asfaltem. Ponadto P. L. M. nie trudziło się nawet zdejmowaniem przewodu napowietrznego i usuwaniem podtrzymujących go słupów, które wraz z drutami stoją tam do dziś.

* * *

W pierwszej połowie października Stany Zjednoczone będą gościć w Waszyngtonie przedstawicieli ekspertów i inżynierów drogowych całego świata. Z ramienia Polski pojadą: prezydent miasta, Zygmunt Słomiński, inżynier Waloński i radca ministerjalny p. Okęcki.

Znaczenie Międzynarodowego Kongresu Drogowego polega przedewszystkiem na podkreśleniu wspólności interesów wszystkich krajów w rozwoju komunikacji, tego istotnego łącznika międzynarodowego. Potęgujący się wzrost komunikacji samochodowej stworzył nowe, nieznane dawniej widoki dla planowego rozwoju sieci dróg bitych, mających znaczenie nie tylko kulturalno-sportowe, ale też ogromnie przyczyniających się do wzrostu bogactwa narodowego. Dotychczasowe pięć kongresów drogowych odbyły się w Europie, — szósty, waszyngtoński podkreśla jakby wybicie się St. Zjednoczonych na czoło narodów świata. Do licznego udziału przedstawicieli i gości na kongresie przyczyni się niewątpliwie świetny stan dróg bitych w U. S. A. i poczynione ostatnio udoskonalenia w ich budowie.

Polskę, jako państwo mające jeszcze tak dużo do zrobienia w tej dziedzinie powinien zainteresować taki kongres bardziej, niż inne państwa. Właśnie Stany Zjednoczone powinny być dla nas przykładem żywiołowego wprost rozwoju dróg bitych. Nie należy jednak przypuszczać, że kongres ten jest czemś w rodzaju przedstawienia urządzanego zbiedzonej Europie przez bogate Stany. z ich bezprzykładnego rozwoju dróg bitych. Kongres jest niewątpliwie międzynarodową potrzebą, zagadnienie dróg bowiem jest jednem z czołowych zagadnień wszystkich krajów świata.

Obrady Kongresu toczyć się będą nad techniczną stroną nowoczesnej budowy dróg, rodzajami materjałów drogowych (asfalt, beton, brykiety itp.), zastosowaniem udoskonalonych maszyn i naukowej organizacji pracy przy ich budowie, systemem przystosowania starych dróg bitych do nowoczesnych wymagań, zagadnieniem transportu, regulowania ruchu drogowego (sygnały), — wreszcie nad stroną ekonomiczną i finansową ich budowy i nowemi, racjonalnemi środkami opodatkowania drogowego, pozwalającemi w sposób najlepszy i najmniej bolesny na zebranie odpowiedniego funduszu drogowego.

Poprzednie kongresy odbyły się w następujących miastach: w 1908 r. 1-szy kongres w Paryżu, w 1910 r. w Brukseli, w 1913 r. w Londynie, w 1923 r. w Sevilli i 5-ty kongres w 1926 r. w Milano, na którym zebrali się przedstawiciele 52 państw. Co do obecnego Kongresu Waszyngtońskiego, to zgromadzi on niewątpliwie jeszcze więcej delegatów. Sama Anglja przysyła ich około 100; Polska jak dotychczas 3-ch. Ogromny wzrost zainteresowania kongresem okazały państwa Środkowej i Południowej Ameryki, jak również wyspy i kolonje. Równolegle z rozpoczęciem obrad Kongresu otwarta będzie międzynarodowa wystawa drogowa z eksponatami wszelkiego rodzaju maszyn do budowy dróg i ich eksploatacji. „American Road Building Association“ organizuje głównie tę wystawę, urządzi praktyczny pokaz budowy dróg z wykorzystaniem środków technicznych i organizacyjnych. Dla urozmaicenia czasu gościom i jeszcze lepszego zobrazowania stanu dróg, sposobu ich budowy i komunikacji w Stanach Zjednoczonych, „The Highway Education Board“ organizuje dla uczestników kongresu szereg bezpłatnych wycieczek autobusami i kolejami wzdłuż i wszerz U. S. A.

Również „The American Automobile Association“ organizuje szereg wycieczek dla delegatów, ich rodzin i osób zainteresowanych po cenach zniżonych, przy pomocy najbardziej udoskonalonych środków komunikacji, jak samoloty, samochody i t. p.

To zgromadzenie przedstawicieli wszystkich narodów, ogarniętych wspólną myślą udoskonalenia środków ich łączności, będzie niewątpliwie tym cementem, spajającym wszystkie państwa w jedną światową rodzinę.

INŻ. ST. KWOLEK, LWÓW

O napędzie silnika gazem z węgla drzewnego lub skoksowanego torfu

II.

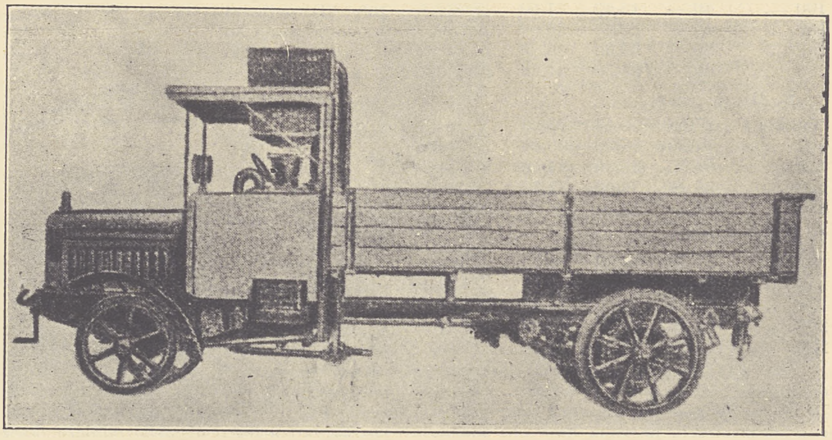
Na podstawie dokonywanych prób, poświadczanych urzędowo, można twierdzić, iż instalacja taka w praktyce zachowuje się dobrze, — przyczem, w porównaniu z motorami pędzonemi mieszankami z płynów, silnik pędzony takim gazem nie wykazuje najmniejszego spadku mocy.

Zastosowanie tego sposobu napędu silnika może być nader różnorodne, — nie nadaje się jednak, ze względów estetycznych, do samochodów osobowych. I tak, przy pomocy takiego urządzenia na gaz ssany, napędzane być mogą:

1) Ciągówki i traktory. Te typy maszyn rolniczych wyposażone być mogą w dwa rodzaje generatorów; — typ mniejszy dla silników o mocy 25 KM i typ większy dla silników o mocy dwa razy większej, t. j. 50 KM. Pomysł napędu gazem generatorowym (ssanym) ciągówek i traktorów, zdaje się być niezłym. Nadmienić przytem należy, że ostatnio widać rozwiązania, w których, zamiast węglem, napełnia się generator odpowiedniem drzewem (drobnemi gałązkami i t. p.), przez co nabywca jest zupełnie uniezależniony od ewentualnych dostaw węgla drzewnego, względnie odpada mu kłopot z wytwarzaniem go związany. Świadectwa wystawiane przez właścicieli traktorów o takim napędzie oraz napływające do fabryk zamówienia, zdają się wskazywać, że konstruktorzy wkroczyli na właściwą drogę.

2) Zakłady stałe, łódki motorowe, kompresory przewoźne i t. p., które w takie urządzenie wyposażyć jest bardzo łatwo.

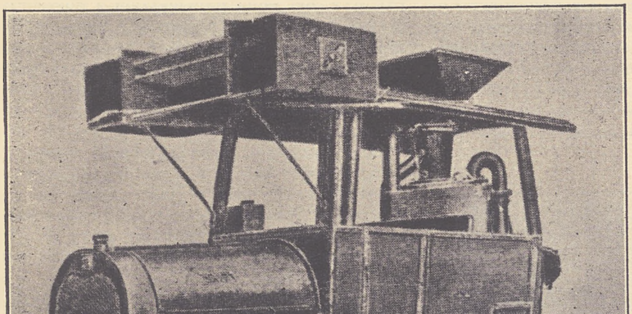
3) Pługi motorowe. Zazwyczaj orze się niemi na głębokość 25—35 cm. I tutaj szczególnie łatwo jest wykazać, jak ekonomicznym jest ten rodzaj napędu, — bo oto przy głębokości skiby 30—35 cm wychodzi węgla drzewnego około 35 kg na hektar, podczas gdy przy takiej samej głębokości skiby zużywa się mieszanki benzynowo-benzolowej 22 kg. Przeliczywszy te wartości na pieniądze otrzymamy, iż w pierwszym wypadku (napęd węglem) koszt zaorania 1 ha wyniesie około 6,50 zł, w drugim zaś wypadku około 18,00 zł A więc przy tysiącu hektarów kwocie 6 500 zł przeciwstawia się 18 000 zł, — zaś oszczędność wyraża się cyfrą prawie 12 000 zł, czyli około 200%. Będzie ona jeszcze większa, jeżeli zamiast węgla drzewnego użyjemy tańszego skoksowanego torfu, względnie wprost, pociętego na odpowiednie kawałki, drzewa.



Ciężarówka wyposażona w gazogenerator na węgiel drzewny lub skoksowany torf.

4) Wozy ciężarowe i autobusy. Przy tych wozach urządzenie tego rodzaju rozmieścić jest stosunkowo nietrudno tak, aby ono nie przeszkadzało kierowcy. Dla kierowcy może się okazać dokuczliwą zbytnia bliskość generatora ze względu na promieniujące z niego ciepło.

Faktem jest jednak, że tego rodzaju napęd wozów motorowych rozpowszechniony jest bardzo mało. Należałoby się więc zastanowić, czemu to należy przypisać. Przyczyn tego stanu rzeczy jest dużo — i tak w Niemczech, gdzie zagadnieniem tem silnie się zainteresowano, nie zyskał ten rodzaj napędu szerszego zastosowania dlatego, że usiłowano go wprowadzić na rynek w czasie wielkiej ciasnoty pieniądza, a więc w czasie, gdy starano się nie robić większych wkładów, mimo, że te sowicie by się opłaciły, dając wielką oszczędność na kosztach ruchu. Poza tem w początkach niebardzo zdawano sobie sprawę, że stosować należy węgiel z drzewa twardego, wysokowartościowy i stosowano węgiel z drzewa miękkiego. wprawdzie tańszy, ale też i mniej wartościowy. Niezdawmie sobie z tego sprawy było wielkim błędem. Przy podawaniu wyników z przeprowadzonych prób, niedość silnie podkreślano zarówno ten moment jak i to, że przy tego rodzaju napędzie silnik nie wykazuje spadku mocy, czego powszechnie się obawiano. Przytem należało jeszcze zaakcentować, że przy nowym sposobie napędu silnika, na przebycie 1 km zużywa się przy dobrej drodze 0,77 kg węgla, zaś przy złej 1,075 kg, podczas gdy przy napędzie benzolem zużywa się analogicznie 0,50 kg, względnie 0,65 kg benzolu. Wreszcie u Niemców, pewien wpływ wywierała świadomość, że nie posiadają oni dostatecznej ilości własnego drzewa twardego. Nie zorjentowali się oni jeszcze wówczas, że węgiel drzewny można zastąpić skoksowanym torfem, jeżeli użyje się go w ziarnach około 3 cm średnicy, a który przytem jest tańszy około 20% od węgla drzewnego.



Wielkie oszczędności dają gazogeneratory na ciągówkach i traktorach. Fotografja nasza przedstawia nowoczesny traktor-gazogen.

Dla zobrazowania ekonomiczności takiego napędu, przytoczymy nieco obszerniej wyniki przedsiębranych prób. Prób takich robiono bowiem dużo, a dla porównania robiono je zarówno na drogach dobrych jak i nieco gorszych, a także na drogach całkiem złych.

I oto wyniki były następujące:

a) przy dobrej drodze i szybkości pojazdu 18 km na godzinę: 0,50 kg benzolu, względnie 0,77 kg węgla na przebycie 1 km, co przy cenie 0,80 zł (dla okrągłości) za kg benzolu i 0,20 zł za kg węgla, dawało 0,24 zł oszczędności na 1 km, a więc 61,8%.

b) przy drodze nieco gorszej i szybkości 18 km na godzinę: zużycie benzolu wynosiło 0,54 kg, zaś węgla 0,84 kg. Użycie benzolu kosztowało 0,432 zł, węgla 0,168 zł; — w rezultacie oszczędność wynosiła 0,264 zł, czyli 60,95 procent.

c) zaś na drodze całkiem złej zużycie benzolu wyrażało się cyfrą 0,643 kg, odpowiednikiem było zużycie węgla w ilości 1,071 kg. Zaznaczyć jednak należy, że to ostatnie doświadczenie przeprowadzono przy nierównem obciążeniu obu wozów. Bowiem wóz, pędzony benzolem, był obciążony 4 375 kg, pędzony zaś węglem, względnie gazem z węgla drzewnego obciążony był 4 450 kg. Wprowadziwszy poprawkę z uwagi na powyższe, dostaniemy 1,053 kg zużycia węgla, gdyby wóz ten był tak samo obciążony, jak wóz pędzony benzolem, czyli, że zużycie węgla byłoby 1,7% mniejsze. Koszt benzolu wynosił przy tem doświadczeniu 0,515 zł, węgla 0,145 zł, — w rezultacie oszczędność wyniosła 0,3005 zł, czyli 58,6%.

Widzimy więc z powyższego, że im większa droga, tem większa oszczędność bezwzględna, jakkolwiek daje się zauważyć pewien (3%) procentowy spadek oszczędności.

Zestawienie tabelaryczne pozwoli nam najlepiej uzmysłowić sobie, ile można zaoszczędzić przy napędzie samochodu ciężarowego gazem z węgla drzewnego.

A. Droga dobra.

długość drogi	Koszt: mieszanki benzynowo-benzolowej zł	Koszt: węgla drzewnego zł	Oszczędność: na 1 dzień zł	Oszczędność: na 300 dni roboczych zł
50 km	20,—	7,70	12,30	3 690,—
100 „	40,—	15,40	24,60	7 380,—
150 „	60,—	23,10	36,90	11 070,—
200 „	80,—	30,80	49,20	14 760,—
250 „	100,—	38,50	61,50	18 450,—

B. Droga gorsza.

długość drogi	Koszt: mieszanki benzynowo-benzolowej zł	Koszt: węgla drzewnego zł	Oszczędność: na 1 dzień zł	Oszczędność: na 300 dni roboczych zł
50 km	21,60	8,40	13,20	3 960,—
100 „	43,20	16,80	26,40	7 920,—
150 „	64,80	25,20	39,60	11 880,—
200 „	86,40	33,60	52,80	15 840,—
250 „	108,—	42,—	66,—	19 800,—

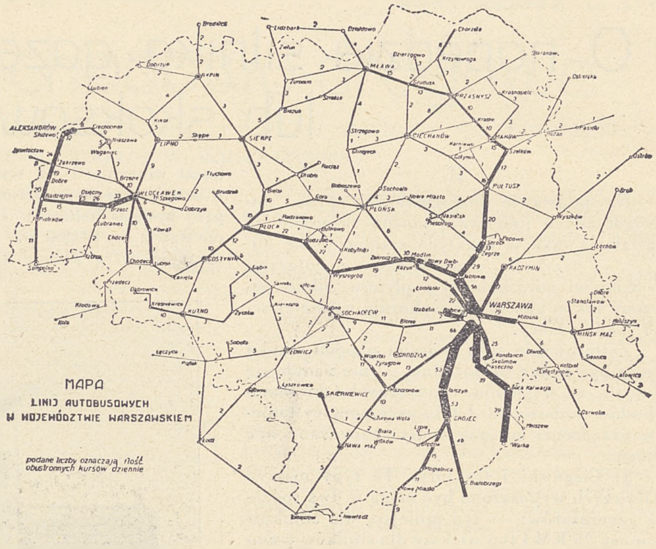
C. Droga całkiem zła.

długość drogi	Koszt: mieszanki benzynowo-benzolowej zł	Koszt: węgla drzewnego zł	Oszczędność: na 1 dzień zł	Oszczędność: na 300 dni roboczych zł
50 km	25,72	10,50	15,22	4 566,—
100 „	51,44	21,—	30,44	9 132,—
150 „	77,16	31,50	45,66	13 698,—
200 „	102,88	42,—	60,88	18 264,—
250 „	128,60	52,50	76,10	22 830,—

Moc silnika, przy mocy którego robiono doświadczenia, wynosiła 20/40 KM. Szybkość 18 km na godzinę jest zupełnie dobrą dla wozów ciężarowych, przytem daje ona możność przebycia 250 km na dwie zmiany (po 8 godzin) z pewną konieczną przerwą odpoczynkową, — należy bowiem wziąć pod uwagę, że wóz po największej części pracuje więcej jak 8 godzin na dobę.

Generator taki wraz z całem urządzeniem i montażem kosztuje około 6 000,— zł z silnikiem o mocy 40—50 KM. Przy 100 km odbytej dziennie drogi otrzymujemy 1 380 zł oszczędności w ciągu roku na dobrej drodze, — 1 920 zł oszczędności na drodze gorszej i wreszcie 3 132 złotych na całkiem złej drodze.

Wprawdzie przyjęcie trzysta dni roboczych w ciągu roku jest za wysokie, to jednak nawet przy 150 dniach kwota zaoszczędzona jest nie do pogardzenia. W zależności od stopnia wykorzystywania wozu, urządzenie to może się zamortyzować w ciągu dwóch, względnie trzech lat, — zatem po tym czasie dopiero oszczędność da się wyczuć namacalnie w postaci banknotów.



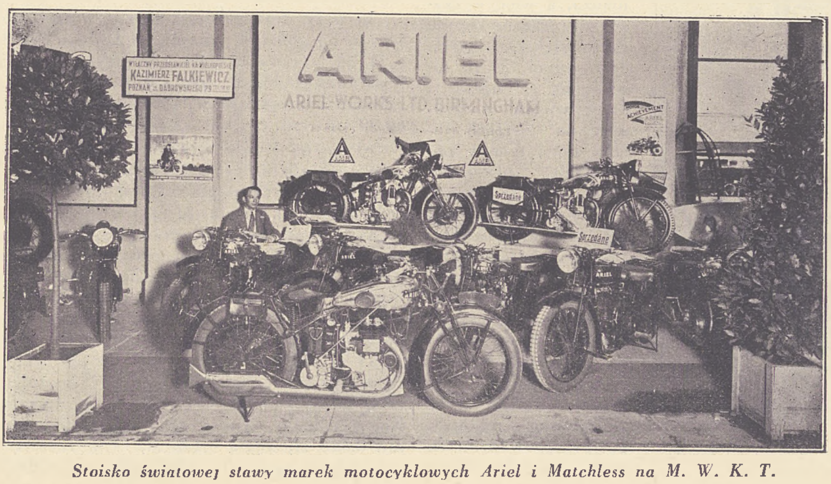
Mapa linij autobusowych w województwie warszawskiem (podane liczby oznaczają ilość obustronnych kursów dziennie).

Jeżeli jeszcze, zamiast węgla drzewnego, użyjemy skoksowanego torfu, który ma tę zaletę, że jest tańszy, to kwota zaoszczędzona w ciągu roku będzie wyższa około 20%, czyli będzie wynosić 1 656 zł, 2 304 zł, względnie 3 758 zł przy 100 km odbytej dziennie przez samochód ciężarowy drogi i 300 dniach roboczych w roku.

POKŁOSIE M. W. K. T.

Z chwilą zamknięcia M. W. K. T. i podsumowania jej wyników możemy śmiało powiedzieć, że stajemy w obliczu przedsięwzięcia ze wszech miar udanego. Osiągnięcie tak pięknych wyników w czasie ogólnej depresji jest najlepszym dowodem żywotności tych wielu czynników i organów, z których się składa skomplikowany aparat życia gospodarczego.

M. W. K. T. nie tylko pokazała nam wspaniały poziom naszego przemysłu komunikacyjnego i pokrewnych, ale unaoczniła fakt niezaprzeczalny, że myśl, wiedza i technika polska może bez lęku walczyć o palmę pierwszeństwa na rynkach światowych. Tak więc cel śmiałego przedsięwzięcia został w zupełności osiągnięty, a miasto Poznań może się znowu poszczycić sukcesem międzynarodowym, dającym nam poważne atuty w chwili, kiedy zaborcza żądza niemiecka znów szaleje na naszych Kresach Zachodnich. Przechodząc po kolei działy Wystawy i zwracając specjalną uwagę na podstawowy jej element — komunikację, zaczniemy nasz krótki przegląd od świetnego pokazu lotnictwa krajowego i zagranicznego, który uplastycznił zdumiewający rozwój tego najnowocześniejszego środka lokomocji. I tutaj polska wytwórczość święci triumfy; samoloty polskiej konstrukcji nie tylko napełniają dumą serca Polaków, ale wizytujący Poznań francuscy goście, z ministrem lotnictwa Eynac'em na czele, dali wyraz niekłamanemu zachwytowi dla konstrukcyj polskich aparatów, wyposażonych w ulepszenia przemysłu konstruktorów, badających skwapliwie rozwój lotnictwa światowego i pełnych szlachetnej ambicji.



Stoisko światowej sławy marek motocyklowych Ariel i Matchless na M. W. K. T.

Imponująco wypadł pokaz naszej wytwórczości w dziedzinie konstrukcji parowozów i taboru kolejowego. I tutaj, mimo groźnej konkurencji świetnie reprezentowanego przemysłu zagranicznego, wytrzymaliśmy zwycięsko ogniową próbę. Niezmiernie interesująco przedstawiał się pawilon Ministerstwa Komunikacji, gdzie zwiedzający mógł stwierdzić olbrzymie postępy kolejnictwa polskiego.

Salon samochodowy, który trwał do 23. VII. b. r. był pono największym z dotychczasowych w Europie i rzeczywiście olśniewał ilością i jakością wystawionych wzorów wszystkich typów i marek europejskich i amerykańskich. Dla automobilisty było to zaiste widowisko nielada, ba, nietylko widowisko, ale lekcja poglądowa, generalna rewja typów, plastyczna ilustracja, galerja modeli karoseryj, wśród których karoserje wyrobu polskiego zachwycały wytwornością linji i precyzją wykończenia. Nasz młody przemysł samochodowy był godnie reprezentowany przez „C. W. S." i „Ursus" i to cośmy widzieli, dodaje otuchy na przyszłość.

Dział motocykli był obesłany niezwykle obficie, również dział karoseryj samochodowych i urządzeń dla dostawy materjałów pędnych.

W ścisłym związku z salonem samochodowym pozostawał świetnie pomyślany i fachowo zorganizowany olbrzymi dział drogowy Ministerstwa Robót Publicznych, gdzie zgromadzono bogaty, wyczerpujący materjał, podany w formie zrozumiałej nawet i dla laika.

Nie mogąc w szczupłych ramach tego artykułu omawiać szerzej olbrzymiego materjału, musimy przejść teraz do drugiej części Wystawy, t. j. do propagandy turystyki krajowej i zagranicznej. W ostatnich latach wzmogło się znacznie zainteresowanie turystyką krajową.

Dokończenie na stronie 13-tej.

Małe garaże z blachy falistej

Budownictwo garaży nie może dotrzymać kroku rozwojowi automobilizmu. Brak dostatecznej ilości garaży daje się w ostatnich czasach coraz dotkliwiej odczuwać, szczególnej w naszych większych miastach oraz miejscowościach kuracyjnych. Z braku odpowiedniego pomieszczenia stoją samochody prowizorycznie w warsztatach, składach, bramach itp., gdzie mogą łatwo stać się przyczyną pożaru całej posesji. Ilość urządzonych garaży na większą liczbę samochodów nie pokrywa istniejącego zapotrzebowania, co w konsekwencji prowadzi do pobierania wysokich opłat za garażowanie oraz hamuje naturalny rozwój automobilizmu. Znaczne przytem odległości dzielące często mieszkanie od istniejących garaży zmniejsza w znacznym stopniu wartość użytkową samochodu oraz utrudnia właścicielowi opiekę nad wozem. W tym stanie rzeczy idealnym rozwiązaniem kwestji „garażowania" jest własny garaż przy mieszkaniu lub biurze. Taki gotowy garaż krajowej produkcji został poraz pierwszy wystawiony na M. W. K. T. w Poznaniu.

Szkielet niosący tworzy konstrukcja z kątówki, chroniona od rdzy przez pomalowanie. Do konstrukcji szkieletowej jest przyśrubowana ściana zewnętrzna z ocynkowanej blachy falistej. Liczba okien ogranicza się normalnie do 2-ch. W ścianie szczytowej znajdują się na zawiasach dwuskrzydłowe drzwi, które są zamykane. Garaż pokryty jest dachem łukowym, który najlepiej odpowiada własnościom blachy falistej. Aby garaż był cieplejszy, można ściany wewnętrznie oszalować drzewem. Wskutek znajdującej się pomiędzy blachą falistą i oszalowaniem 30 mm izolującej warstwy powietrznej, nie odczuwa się tak bardzo zmian temperatury. Montaż takiego garażu, wykonywanego w 9-ciu różnych rozmiarach, jest tak prosty, że może być zmontowany nawet przez ludzi niewykwalifikowanych w ciągu jednego dnia.



Estetyczny garaż z blachy falistej, wystawiony na M. W. K. T.

Podobne garaże, ze względu na łatwe ustawienie i możność rozebrania i przeniesienia na inne miejsce są bardzo odpowiednie również dla hoteli i pensjonatów w miejscowościach klimatycznych, dla stacyj benzynowych przy drogach itp., gdzie automobilista często nie znajduje pomieszczenia na noc dla swego wozu.

Zjazdy gwiaździste

Zjazdy gwiaździste należą do najpopularniejszych imprez samochodowych nietylko zagranicą ale i w Polsce. Cieszą się one niezwykłem powodzeniem i każdorazowo gromadzą bardzo liczne rzesze uczestników. Regulaminy tych imprez stawiają bardzo poważne wymagania, zaś sportowe współzawodnictwo czyni zwycięstwo nadzwyczaj trudnem. Zjazd Gwiaździsty polega na tem, że należy w ściśle określonym czasie, nie przekraczając, zgóry wskazanej, średniej szybkości, przejechać jak największą ilość kilometrów. Tego rodzaju warunkom sprostać mogą jedynie samochody, których sprawność jest naprawdę bez zarzutu.

Odbyty dn. 2 sierpnia br. zjazd do Katowic dał bardzo ciekawe wyniki. Samochód Citroen C 6, prowadzony przez p. Dzierlińskiego, zajął drugie miejsce za 100 konnym Mercedes-Benzem, przebywając w 18 godzinach 1204 kilometry ze średnią szybkością 69 klm, wyprzedzając długi szereg wozów najwyższej klasy. Zwycięzca wykazał średnią szybkość tylko o 2 klm. na godz. większą.

Jeśli porównamy te dwa wyniki, to porównanie wypadnie bezwzględnie na korzyść Citroëna, który wykazał w tym zjeździe, jak zresztą we wszystkich innych, wielkie swoje zalety.

Należy podkreślić fakt, że w łódzkim zjeździe Citroen zajął 2 i 3 miejsce, w krakowskim — 2 miejsce, w poznańskim zdobywa cenną nagrodę Wielkopolskiego Automobilklubu inż. Tad. Wysocki, w wołyńskim, prowadzony przez p. hr. Romerową, w próbie szybkości, bije wszystkich konkurentów, w pomorskim zdobywa złotą plakietę.

Godnym uwagi jest fakt, że we wszystkich tych imprezach Citroen, zajmując drugie miejsce, był wyprzedzany jedynie przez wozy należące do najwyższej klasy.

Jeśli do powyższych rezultatów dodamy zdobycie dwóch pierwszych miejsc w Jeździe Zimowej Kraków — Zakopane, zwycięstwo w kategorji turystycznej w I wyścigu na lodzie, a przedewszystkiem sukcesy w IX Międzynarodowym Rajdzie Automobilklubu Polski, gdzie Citroen zdobył bardzo cenne nagrody za największą regularność jazdy oraz za osiągnięcia najlepszego rezultatu rajdu (bez uwzględnienia prób szybkości), to należy bezstronnie przyznać, że samochody Citroen wykazały naprawdę dużą sprawność i wytrzymałość, wykazując jednocześnie, że świetnie nadają się na nasze drogi.

Tyle co do pięknych wyników osiągniętych przez Citroëna na różnych zjazdach gwiaździstych, urządzanych u nas w kraju. Nie wolno nam pominąć sukcesów tego wozu na podobnych imprezach zagranicą, szczególnie zaś we Francji, gdzie wozy te cieszą się nadzwyczajną popularnością i w większości wypadków stanowią t. zw. wozy kupiectwa i przemysłowców. Pod koniec jeszcze warto wspomnieć, że zespół Citroënów brał udział w tegorocznym rajdzie poprzez Saharę i tam również przeszedł zwycięsko próbę ogniową.



Dla Citroëna nawet takie piaski nie są przeszkodą; przynosi on zaszczyt swej rodzinie, do której należy samochód gąsienicowy Citroen Kegresse, pierwszy zwycięzca Sahary.

Nasz przemysł lotniczy

Polskie Zakłady Skody na Okęciu pod Warszawą

W pierwszych latach naszej niepodległości nie posiadaliśmy ani jednej fabryki, któraby wyrabiała nietylko płatowce, ale i silniki lotnicze. W tej dziedzinie skazani byliśmy na pomoc zagranicy, głównie Francji, która uzupełniała dostawami nasz znikomy tabor lotniczy. Stan ten nie mógł się ciągnąć w nieskończoność, tembardziej, że posiadaliśmy i posiadamy wybitnych konstruktorów w tej dziedzinie i kwalifikowanych robotników. Zaczątek dał inż. W. Zalewski, który zaprojektował awjonetkę i wykonał ją z silnikiem własnej konstrukcji, dalej 80-konny silnik dla fabryki „Avia". Inż. Brzeski zrealizował silnik, daleko odbiegający od dotychczasowych konstrukcyj. Z biegiem czasu powstały w kraju trzy fabryki, które dostarczają naszemu lotnictwu beznaganne co do sprawności silniki.



Stoisko na M. W. K. T. Polskich Zakładów Skody na Okęciu pod Warszawą.

Przodują tutaj Polskie Zakłady Skody na Okęciu pod Warszawą. Teren ogólny tych zakładów wynosi 30 mórg i przylega do lotniska. Zabudowana powierzchnia wynosi 20 tys. metrów kwadratowych, a liczba zatrudnionych w nich pracowników wzrasta z roku na rok i wynosi obecnie przeszło tysiąc.

Polskie Zakłady Skody produkują na podstawie licencji silniki Lorraine-Dietrich 450 KM i silnik Wright'a o sile 220 KM. Silniki te zdobyły sobie sławę światową, dość wspomnieć, że aparat Lindberga, pierwszego, który dokonał przelotu Oceanu z Ameryki do Europy, właśnie w ten ostatni był zaopatrzony.

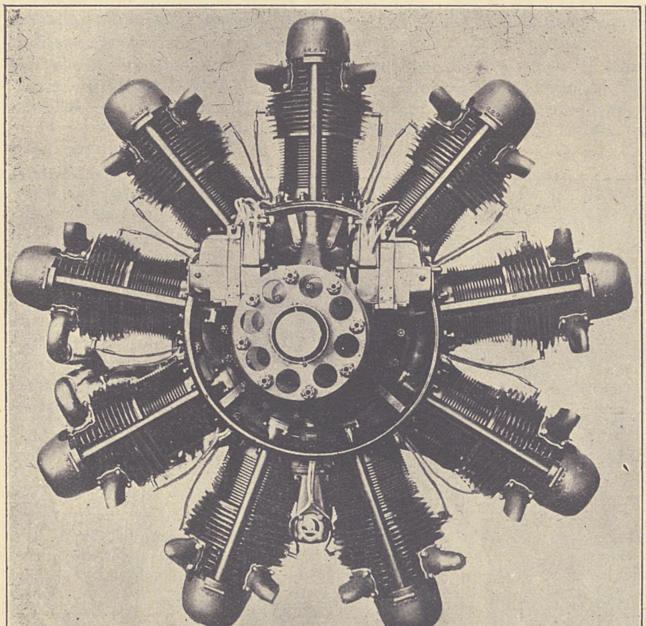
Obecnie zakłady Skody przystąpiły do seryjnej produkcji dwu silników gwiazdowych własnej konstrukcji, a mianowicie Skoda S-29, 500/600 KM., 9-cylindrowy, 1 800 obr./min. i drugi Skoda G-594, stukonny, 1 900 obr./min. W zakładach tych wykańcza się serję silników konstrukcji inż. Brzeskiego dla L. O. P. P. Jak więc widzimy, w tej dziedzinie przemysłu jesteśmy zupełnie niezależni od zagranicy, a liczne opinje naszych Ikarów stwierdzają, że jeżeli chodzi o materjał, wykonanie i sprawność tych silników, to przewyższają one oryginalne.

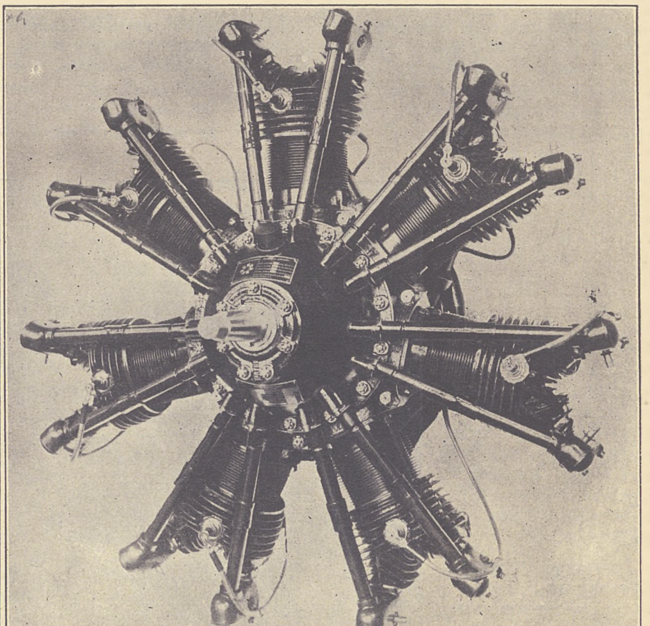
Należy zauważyć, iż wytwórczość Polskich Zakładów Skody idzie w kierunku zupełnej zamienności, wyłączającej potrzebę dopasowywania poszczególnych części, a zatem osiągnięto pełną zamienność, co ułatwia w znacznym stopniu kwestję montażową.

Polskie Zakłady Skody mając daleko opracowaną sprawę tolerancji i pasowań w Czeskich Zakładach Skody, przystąpiły do realizowania wszystkich sprawdzianów i przy daleko idącem technicznem poparciu czeskiej wytwórni zdołały opanować wszystkie trudności w tej dziedzinie. Dalej posiadają one, jako poddostawców w dziale odlewnictwa — firmę Ursus, Babbit oraz odlewnię Mieszczański i S-ka, w dziale pierścieni tłokowych — firmę inż. Abratański oraz szereg drobniejszych warsztatów mechanicznych, wreszcie materjały stalowe i części kute dostarcza Huta Bismarka. Jak widać, Polskie Zakłady Skody starają się o podniesienie poziomu przemysłu pomocniczego, wychodząc z założenia, iż tylko na tem polu pracując, osiągną podniesienie wartości technicznej produkcji krajowej.

Personel Polskich Zakładów Skody składa się wyłącznie z Polaków, przyczem czeskie zakłady kładą szczególny nacisk na wyszkolenie miejscowego personelu i nie szczędzą swych cennych wskazówek i długoletniego doświadczenia. Na czele P. Z. Skody stoi inż. Tad. Heyne, a kierownictwo techniczne prowadzi wielce zasłużony dyr. St. Płużański. Wspaniałe laboratorjum zorganizował inż. T. Paszewski.

Współpraca dwu bratnich narodów słowiańskich — czeskiego i polskiego — zapewnia byt niepodległy i jego trwałość, która pozwoli wspólnemu wysiłkowi techników polskich i czeskich wyjść zwycięską ręką ze zmagań z techniką lotniczą. Harmonja, jaka dotąd panowała, panuje i panować będzie między Okęciem a Pilznem, mając na widnokręgu swych zamierzeń wspólne cele, rozwija się dodstnio i w dalszym ciągu dawać będzie jak najlepsze owoce pracy.





Silniki lotnicze polskiej konstrukcji P. Z. Skody „Skoda S-29" (po lewej). 500—600 KM., 9-cylindrowy, chłodzony powietrzem, 1 800 obr./ min., i „Skoda G-594" (po prawej), stukonny, siedmiocylindrowy, również chłodzony powietrzem, 1 900 obr./min.

Klausen



Mapa wyścigu górskiego w Klausen.

Mimo najgorszych warunków atmosferycznych i terenowych, jakie sobie można wyobrazić, przy zawieji śnieżnej i zupełnie nie sierpniowem błocie, odbył się tegoroczny wyścig górski o mistrzostwo Europy, na przełęczy Klausen przy kolosalnem zainteresowaniu publiczności, która ze wszystkich ośrodków sportowych Europy przybyła i uczestniczyła w wyścigu w liczbie zgórą 20 tysięcy osób. Znakomite wyniki świadczą o żelaznej woli zwycięstwa u kierowców, którzy mimo piętrzących się zewsząd trudności, za wszelką cenę sięgnąć postanowili po laury. W ogólności ustanowiono 14 nowych rekordów w poszczególnych kategorjach, przedewszystkiem zaś wielki Chiron poprawił swój fantastyczny rekord zeszłoroczny o 17,8 sek. Obok znakomitego mistrza „Bugattiego" startowali również dwaj wielokrotni zwycięzcy setek wyścigów całego świata: Stuck v. Villiez i Carracciola. Zaznaczyć należy że Stuck specjalizował się dotąd w wyścigach górskich w których był wprost niezwyciężony, ustalając przeszło 120 rekordów, teraz zaś, miał się w Klausen spotkać z Chironem, mistrzowskim specjalistą długich dystansów.

Zgoła nieoczekiwane wyniki dały wyścigi motocyklistów, przedewszystkiem zaś sensacyjną niespodziankę sprawił zawodowy kierowca niemieckiej marki NSU: Ballus, który na swej maszynie 500 ccm pobił zeszłoroczny rekord automobilowy Chirona uzyskując jeden z najlepszych bezwzględnych czasów dnia.

W roku bieżącym wyścigi na Klausen odbywały się w ciągu dwóch dni, gdyż dla odbycia 123 startów, jakie miały miejsce w tym roku, jeden dzień absolutnie wystarczyć nie mógł.

Pierwszego dnia wystartowały samochody turystyczne, motocykle o niskim litrażu oraz z przyczepkami, w drugim wyższe kategorje motocykli (500 i 750 ccm), samochody sportowe i wyścigowe. Pogoda pierwszego dnia była fatalna. Linthal i Urnerboden, gdzie miał miejsce start, znajdują się na wysokości przeszło 650 mtr. nad poziomem morze. Meta znajdowała się na przełęczy Klausen na wysokości 1900 mtr., tak, że różnica wzniesień na trasie, której długość wynosiła 23 klm., równała się około 1300 mtr. Dla orjentacji podajemy, że trasa naszego Wyścigu Tatrzańskiego wykazuje zaledwie 350 mtr. wzniesienia przy 7,5 klm. długości. Sama trasa wyścigu szwajcarskiego składa się w pierwszej części z silnych wiraży serpentynowych, ciągnących się na przestrzeni przeszło 7 klm., następnie zaś biegnie prosto poprzez 4 klm., by dopiero na ostatnich 12 kilometrach wznieść się silnie niekończącemi się serpentynami do wysokości mety.

Pierwszy dzień prawdopodobnie z powodu fatalnego stanu trasy i silnych opadów śnieżnych nie przyniósł specjalnie ciekawych wyników. Wprawdzie w kategorji motocykli 125 ccm. Hansli na Zehnder ustalił nowy rekord (22:18.2), również Lehman na D. K. W. z kompresorem 250 ccm. (21:06.4), Zehnder na Universal (19:36.4). Wreszcie w kategorji do 350 ccm. uzyskuje Oilter na Motosocoche czas 18:07.2, co jest jednak gorsze od rezultatu zeszłorocznego.

W kategorji motocykli z przyczepkami uzyskuje w kategorji 350 ccm. Frey na B. S. A. czas 26:45.4, w kategorji do 600 ccm ustanawia Lang na Standard nowy rekord swej kategorji w czasie 19:34.4, wreszcie w kategorji do 1000 ccm zwycięża Carmine na Universalu w czasie 21:53,2.

W kategorji samochodów turystycznych pierwsze miejsce zajmuje Keller na 1 i pół litrowej Alfa-Romeo: 21:06.8. Jako drugi przybył do mety Zwitfler na 8-cylindrowym Chrysler (21:17,8), trzeci Kessler na Alfa-Romeo (1 i pół litra): 21:33,6. Żaden z powyższych czasów nie zasługuje pod względem sportowym na specjalną wzmiankę.

Drugiego dnia zawodów odbyły się z ogólnem napięciem oczekiwane starty kategorji wozów sportowych, wyścigowych oraz motocykli 500 ccm. Pogoda na szczęście dopisała, słońce zaiskrzyło okoliczne szczyty alpejskie i choć tor był nadal — zwłaszcza w górnej swej części — rozmokły, raźniej jakoś było na starcie. Dawno niewidziane tłumy widzów wyległy wzdłuż trasy, zajmując każde wzniesienie, każdą skałę, dającą widok na trasę. Trybuny przy mecie zapełnione były do ostatniego miejsca.

Już pierwszy start przyniósł niespodziankę. Gdy maszyny 500 ccm. ruszyły z miejsca, na czoło wysunęła się odrazu NSU., z Bullusem na siodle. Już przy braniu pierwszych krzywizn widać było, że jeździec ten opanowany jest ambicją zwycięstwa. I rzeczywiście. Przy chronometrowaniu czasu okazało się, że Bullus ustanowił nietylko najlepszy czas dnia motocykli, lecz pobił nawet zeszłoroczny rekord samochodowy Chirona, czyli Grand Prix wyścigu na Klausen. Wydawało się przez chwilę, że asy automobilizmu Chiron, Stuck, Carracciola, ze swemi potężnemi wielolitrowemi maszynami pobić nie zdołają znakomitego czasu małej maszynki NSU (16,41 min.). Istotnie w kategorji sportowej, żaden z zawodników, nawet Carracciola na swym 8-mio litrowym Mercedes-Benz SSK nie zdołał uzyskać czasu niżej 17 minut.

Dopiero start wozów wyścigowych obronił honor automobilizmu, gdy i Chiron i Stuck, uzyskali lepsze wyniki od Bullusa, jednak zaledwie o 16,4 (Chiron) i 14 sek. (Stuck). W kategorji motocykli do 750 ccm uzyskuje Ruttchen również na NSU czas 17:22, zaś najlepszy motocyklista szwajcarski Ceresole na Harley Davidson uzyskuje w kategorji do 1000 ccm czas 17:24,8 min.

W klasie samochodów sportowych pierwsze miejsce zajął znakomity Rudolf Carracciola, raz jeszcze ustanawiając zwycięstwo w tej kategorji i bijąc swój własny zeszłoroczny rekord w czasie 17:0,5. Drugi czas dnia uzyskuje znany włoski kierowca z zespołu Alfa-Romeo: Nuvolari na maszynie półtoralitrowej w czasie 17:39,6. Przypomnieć wypada, że na takiej samej maszynie z kompresorem jechał dwa lata temu na Wyścigu Tatrzańskim Skolimowski. Drugie i trzecie miejsce w tej klasie zajmują dr. Kerrer na dwulitrowym Bugatti i Kessler na półtoralitrowym Alfa-Romeo. W ogólnej klasyfikacji wyprzedził ich jednak niemiecki kierowca Burggaller na Bugatti Grand Sport z kompresorem, takiej samej, na jakiej w Polsce jeździ nasz znany kierowca dr. Froehling. W kategorji wozów sportowych były również dość licznie reprezentowane marki Salmson i Amilcar.

Wreszcie kategorja wyścigowa. Ogólnie oczekiwano niespodzianek ze strony najmniejszych wozów przedewszystkiem D. K. W. i Rosengart, jednak okazało się, że nie potrafiły one uzyskać czasów godnych uwagi (D. K. W.: 23:43,6, Rosengart: 25:13). Znakomity czas uzyskał natomiast sześciocylindrowy Amilcar z kompresorem, typ, wsławiony ostatnio licz-



Rosenberger ustanowił w r. 1927 na „Mercedes-Benz“ najlepszy czas dnia, zaś w ub. r. osiągnął jedno z lepszych miejsc.

nemi zwycięstwami (między innemi wielkim sukcesem Schmidta na zeszłorocznym wyścigu tatrzańskim, kierowany przez Kesslera. Wóz ten ustanowił czas 18:53, co jest nowym rekordem tej kategorji. W klasie 1500 ccm pierwsze miejsce uzyskuje Lehmanna Bugatti z czasem 20:22.

Na koniec start cięższych kategoryj. W klasie tej Bugatti Stubera uzyskuje 16:43. W kategorji do trzech litrów Bouriat, jeden z kierowców słynnego na cały świat teamu Bugatti uzyskuje tylko 17:16,4. Zaznaczyć należy, że Bouriat jechał na maszynie przeznaczonej pierwotnie dla Chirona (Bugatti — Grand Prix). Na koniec największa sensacja wyścigu: spotkanie Chiron — Stuck. Obaj mistrzowie startują w kategorji wozów do 5 ltr. Stuck na zbudowanym przed ośmiu laty Austro-Daimlerze o zawartości 4,5 litra, Chiron na najnowszym typie Bugatti 16-cylindrowym z czterema gaźnikami i dwoma kompresorami. Jak już wspomnieliśmy, miał Chiron właściwie przygotowaną inną maszynę, normalnego typu Grand Prix (2,3 ltr. z kompresorem). Ze względu na to, że w czasie prób maszyna ta dała znakomite rezultaty, zdecydował się Chiron na start na niej. Maksymalna jej szybkość wynosi 220 klm. na godz., zaś Austro-Daimler Stucka nie rozwija więcej jak około 180. Prawdopodobnie na maszynie Grand Prix nie byłby Chiron w stanie pobić Stucka, który jechał naprawdę rekordowo. W pierwszej części trasy, wśród mnogich serpentyn i wiraży, Stuck wyprzedził Chirona, techniką nadrabiając mniejszą wydajność swej maszyny. Dopiero na prostej większa siła Bugattiego Chirona, pozwoliła mu na osiągnięcie czasu lepszego od Stucka. Na końcowych zakrętach przed metą Stuck znów dogonił Chirona: obaj uzyskali maksimum tego, na co droga pozwalała. Lecz tych kilka kilometrów prostej zadecydowało — francuski mistrz kierownicy uzyskał pierwsze miejsce z różnicą 3,4 sek. Moralne zwycięstwo przypadło jednak bezsprzecznie kierowcy Austro-Daimlera.

A teraz kilka uwag technicznych na marginesie wyścigu klauseńskiego. W przeciwieństwie do motocykli, u których dały się zauważyć w większości wypadków śmiałe i niewypróbowane konstrukcje, samochody prawie bez wyjątku były wytworem seryjnej produkcji. Dotyczy to również klasy wyścigowej. Tej planowości i prostocie konstrukcji zawdzięczyć należy małą ilość „przypadkowych“ defektów, które dawniej były przy wszystkich wyścigach na porządku dziennym. Owe przeszkody olejenia i dopływu benzyny, a dalej defekty panewek, łożysk, przegrzanie silnika, przeszkody przy magnetach i zaworach, zeszły obecnie na drugi plan. Lecz do doskonałości jeszcze daleko. Przedewszystkiem wyścig na Klausen wykazał duże braki, jakie dają się zauważyć przy świecach choćby najnowszej i najbardziej precyzyjnej konstrukcji. Świece wyścigowe, znoszące łatwo wysoką temperaturę, ciśnienie i wielką szybkość iskrzenia, ulegają natychmiast zaolejeniu przy redukcji obrotów. Również magneta i „Delca“ wykazują jeszcze duże braki.

Ciekawie technicznie przedstawia się maszyna, na której jechał Chiron. Silnik tej osobliwej wyścigówki z dwóch ośmiocylindrowych normalnych bloków silnikowych typu Grand Sport. Każdy z nich ma własne sterowanie zaworów i oddzielny wał korbowy. Obydwa wały łączą się jednak ze sobą zapomocą całego systemu kół zębatych i działają na wspólne sprzęgło i wspólną przenośnię. Przypominamy, że Bugatti zastosował już raz tę samą osobliwą konstrukcję — podwójny motor — podczas wojny światowej dla celów lotniczych.

Austro-Daimler Stucka, który pozostał za Chironem zaledwie niecałe 4 sek. wtyle, zasługuje na najwyższy podziw, choćby ze względu na swój czcigodny wiek. Maszyna ta została zbudowana osiem lat temu i po dziś dzień nie posiada kompresora. Wysoką wydajność jej silnika sześciocylindrowego sprowadzić więc należy przedewszystkiem do wysokich obrotów i do korzystnego stosunku sprężania. Poza tem cały wóz jest niezwykle lekki, bardzo niski i wybitnie statyczny. Dodajmy do tego, że przy sterze jego siedzi v. Stuck, dla którego zarzucanie jest równie prostą czynnością, jak wypicie poobiedniej kawki, a zrozumiemy, dlaczego ta maszyna ma za sobą 150 zwycięstw i 120 rekordów międzynarodowych.

U kierowców o równych kwalifikacjach większe szanse przy wyścigach górskich ma ten wóz, przy którym stosunek wydajności motoru do wagi jest większy. Praktycznie odgrywa wielką rolę również to, czy całkowita wydajność silnika daje się zupełnie wykorzystać. Dlatego tak ważną rzeczą jest wybór odpowiedniej przekładni.

Równie ważną rolę, jak wielka szybkość na prostych, odgrywa również możliwość rozwinięcia jak największej szybkości na krzywiznach. Tutaj znów w grę wchodzą trzy czynniki: zdolność zahamowania, „trzymanie“ drogi i szybkość akceleracji. Jeśli wóz wyścigowy musi na rozlicznych ostrych krzywiznach i wirażach zużywać przestrzeń 50-ciu czy 70-ciu metrów na każdorazowe przyhamowanie, to odbić się to musi na ogólnym rezultacie, zmniejszając czas o całe minuty. Od „trzymania“ drogi zależy, jak wysokie tempo rozwi-



Chiron na „Bugatti“ dwukrotny triumfator w wyścigu górskim w Klausen.

nąć można na krzywiźnie, zanim wóz na ostatnim odcinku zakrętu siłą inercji zacznie zarzucać. Tutaj znów rolę odgrywa możliwość szybkiego akcelerowania celem wyprowadzenia wozu z krzywizny. Wszystkie te trzy czynniki i wpływ ich na wydajność maszyny wyścigowej w całej pełni dały się zauważyć na wyścigu klauseńskim.

Dotychczasowy stan o tytuł mistrza górskiego Europy przedstawia się następująco:

	Zbraslav	Cuneo	Shelsley W.	Klausen	Razem punktów
Wozy wyścigowe:					
H. Stuck (Austro-Daimler)	5	1	5	4	15
v. Morgen (Bugatti)	2	—	—	4	6
Chiron (Bugatti)	—	—	—	5	5
Nuvolari (Alfa Romeo)	—	5	—	—	5
Fagioli (Maserati)	—	4	—	—	4
Arco-Zinneberg (Amilcar)	2	—	—	1	3
Wozy sportowe:					
Carracciola (Mercedes)	5	5	5	5	20
Burggaller (Bugatti)	4	—	—	5	9
Simons (D. K. W.)	2	—	—	5	7
Nuvolari (Alfa Romeo)	—	—	—	5	5
Pedrazzini Jean (Cord)	2	1	—	—	3

Dalsze wyścigi górskie o mistrzostwo Europy jak koło Freiburga, Tatrzański, na Mont Ventoux, Semmeringu, Svab i Feleac zadecydują o ostatecznych losach zaszczytnego tytułu.

Ruch samochodowy we Francji

3.717 zabitych i przeszło 70.000 rannych w r. 1929.

Urząd statystyczny francuskiego ministerstwa spraw wewnętrznych ogłasza wymowne cyfry, odnoszące się do wypadków samochodowych. Jeżeli się zważy, że rok ma 8.660 godzin, a 519.600 minut — to łatwo możemy obliczyć, że co 7 minut zdarza się jedna katastrofa w tym kraju. Proporcja ta w Stanach Zjednoczonych jest jeszcze wyższa — co minutę jest ktoś poszkodowany. Jeżeliby katastrofy zdarzały się we Francji równie często, jak w Stanach, to nie co siedem minut, a co pięć byłaby nowa krwawa pozycja.

Cyfra wypadków rośnie z przerażającą szybkością, prędzej, aniżeli ogólna liczba samochodów. Otóż w r. 1926 było we Francji 2.160 zabitych, w r. 1927 — 2.379, w r. 1928 — 2.941, w r. 1929 — 3.717 zabitych, a w roku bieżącym — statystyka minionych 7 miesięcy jest jeszcze niedokładna, ale przekroczyła już krwawy dorobek r. 1929.

Na pierwszem miejscu tej statystyki stoi oczywiście Paryż, według terminologji urzędowej „departament Sekwany“. W roku zeszłym zginęło w wypadkach samochodowych, w samym Paryżu, i nie wszystkich przedmieściach (gdyż niektóre leżą już w innym departamencie Seine et Oise) — 106 szoferów, bądź pasażerów i 533 przechodniów. Na prowincji największą ilość wypadków skonstatowano w mieście Bordeaux.

Ciekawa jest statystyka sądowa. Mówi ona o 3.589 wypadkach śmiertelnych na ogólną sumę 3.717. Otóż, wina szoferów skonstatowana była w 2.115 wypadkach (zbytnia szybkość, pijaństwo, przekroczenie przepisów, słabe światło, bądź oślepienie przez inny samochód). Wina przechodniów skonstatowana była w 918 wypadkach. 173 katastrofy śmiertelne wywołane były złym stanem dróg, a 67 z powodów niezależnych, jak pęknięcie opony, pęknięcie kierownicy, złe funkcjonowanie hamulców, defekty maszyny.

Statystyka ta spowodowała cyrkularz Prezesa Rady Ministrów p. Tardieu do prefektów, z nakazem surowszego postępowania, niż dotąd, a w piewszej linji korzystania z przysługującego władzom odbierania prawa jazdy, czasowego, bądź też definitywnego.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

W niedzielę odbędzie się na 7,5 klm długiej trasie między Morskiem Okiem a Zakopanem doroczny Wyścig Tatrzański, wchodzący, jak wiadomo, do europejskiego mistrzostwa górskiego. Start wyścigu znajduje się w pobliżu Łysej Polany, meta zaś w pobliżu Włosienicy. Średnie wzniesienie trasy wynosi 4,2 proc., a maksymalne 6. Trasa wyścigu nie jest zbyt trudna, gdyż pewne jej odcinki — za wyjątkiem końcowego etapu, na którym znajduje się kilka niebezpiecznych zakrętów — biegną prawie, że prostolinijnie.

Wyścig Tatrzański w bieżącym roku rozszerzony został na motocykle, a na starcie należy się spodziewać około 60 maszyn i 30 motocykli. Udział najlepszych kierowców krajowych jest już zapewniony. W kategorji samochodów wyścigowych startuje Jan Ripper, prawdopodobnie na nowym Bugattim. Inż. Liefeldt (Austro-Daimler) również przesłał już swoje zgłoszenie, dalej Maurycy hr. Potocki, który ma największe szanse na zdobycie tytułu mistrza Polski, oraz hr. Mycielski startować będą na maszynach tej samej marki.

W kategorji sportowej ujrzymy również trzy wspaniałe Austro-Daimlery. prowadzone przez Adama hr. Potockiego, p. Widawskiego i p. Koźmianową. Dalej dr. Froehlinga, inż. Boguckiego i p. Liptaya, którzy wystartują na „Bugatti“ z kompresorem. Z Krakowa startować będą na Lanciach p. Januszkowski, Chrząszcz i Reim, hr. Romer zaś na Fiacie, a p. Gerhard na Voisinie. Również spodziewany jest udział znanych kierowców warszawskich, jak p. Kuczewskiego i Koziańskiego, ten ostatni prowadzić będzie nową maszynę wyścigową o małym litrażu.

Udział kierowców zagranicznych przedstawia się doskonale. Przyjazd Stucka, który w ostatnią niedzielę na wyścigu górskim w Klausen w kategorji wyścigowej zajął drugie miejsce, jest zapewniony. Również i Carraccioli, który we wspomnianym wyścigu na swym Mercedes-Benzie uzyskał pierwsze miejsce w kategorji wozów sportowych i ustanowił nowy rekord w kategorji tychże wozów. Przybędą również sympatyczni kierowcy czechosłowaccy, jak Vermirovsky na tej samej Tatrze, na której uzyskał piękny wynik w tegorocznym wyścigu w Ojcowie, dalej Schmidt, zeszłoroczny zwycięzca w kategorji sportowej na 6-cylindrowym Amilcarze z kompresorem. Ponieważ oprócz Carraccioli przybędą inni kierowcy Mercedesa, jak hr. Zinneberg, a z Budapesztu na Steyrze baron Wolfner, konkurencja wielkich maszyn będzie pierwszorzędna.

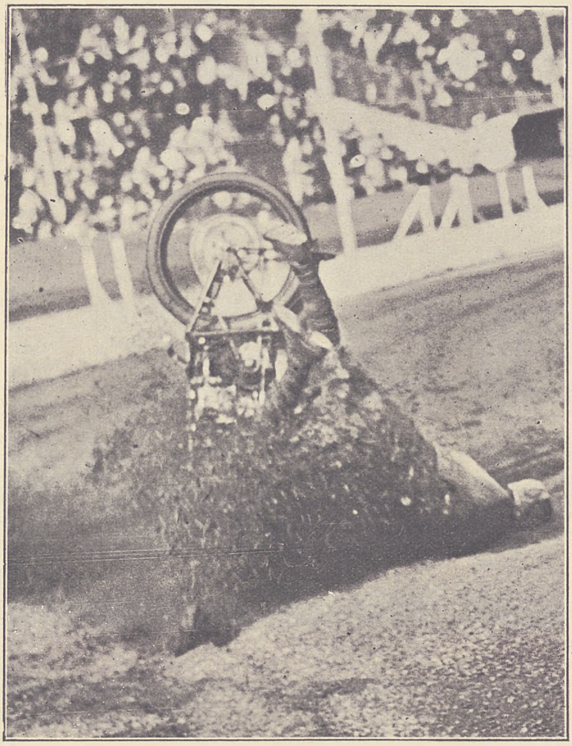
Dotąd najlepszy czas wyścigu tatrzańskiego dzierży Jan Ripper na Bugattim, na którym osiągnął na tej trasie czas 5 min. 47,4 sek. (średnia szybkość 77,7 klm).

Z motocyklistów startują Hołuj, zwycięzca z Katowic na Rudge 500 ccm, Gembala, Matczak, hr. Alvensleben z Bydgoszczy, Damski i liczni zawodnicy lwowscy i poznańscy.

* * *

Wyścigi motocyklowe o mistrzostwo Polski odbędą się w niedzielę, 7 września na szosie okrężnej pod Grudziądzem. W niedzielę, dnia 31 sierpnia odbędzie się w Poznaniu międzymiastowy wyścig motocyklowy Poznań—Bydgoszcz na torze żużlowym. W każdej kategorji startować będzie — po dwie maszyny z każdej strony — dwu najlepszych jeźdźców.

* * *



Moment pełen emocji podczas wyścigu na torze żużlowym w Londynie. Na szczęście motocyklista wyszedł cało.

Górski Rajd Motocyklowy Stanisławowskiego Klubu Motocyklistów odbył się dnia 5 sierpnia 1930 r. na przestrzeni Stanisławów, Otynia, Kołomyja, Delatyn, Jaremcze, Mikuliczyn, Tatarów, Jabłonica (granica Państwa) i z powrotem przez Jaremcze, Nadwórnę, Bohorodczany do Stanisławowa. Razem około 300 km. Do rajdu zgłosiło się 17 maszyn, startowało 15, rajd ukończyło 13 zawodników. Ponieważ 6 zawodników ukończyło rajd bez punktów karnych, przeto nastąpiło losowanie o nagrodę miasta Stanisławowa; w drodze losowania otrzymał p. Henryk Margosches S. K. M na F. N. 350 ccm srebrny puhar, nagrodę wędrowną magistratu miasta Stanisławowa. Panowie Kabarowski, Roziecki, Snigurowicz, Rzeszutko (wszyscy S. K. M.) oraz p. Fichtel i Maszucato z Małopolskiego Klubu Mot. ze Lwowa otrzymali cenne nagrody. Żetony za ukończenie rajdu otrzymali pp. Adler, Kwiatkowski, Frey, Epstein, Wisłocki. Wypadkowi uległ zawodnik p. Polak, który w miejscowości Horodyszcze z powodu spłoszenia się konia wywrócił się, doznając poważnych uszkodzeń cielesnych.

Ogółem rajd wypadł znakomicie i to dzięki gościom ze Lwowa, którzy w liczbie 6 godnie zastępowali barwy swego klubu. Wszyscy bez wyjątku ukończyli rajd w doskonałej formie, mimo forsownej jazdy, złej drogi i bardzo upalnego dnia. Licznie zebrana na mecie publiczność oklaskami witała powracających zawodników. Wieczorem odbyło się w sali kawiarni „Union“ zebranie uczestników rajdu, poczem nastąpiło rozdanie nagród. Komandorem rajdu był p. dyr. Iwlijew, wicekomandorami p. por. Skerl oraz p. D. Stafiński. Nagrody rajdowe ufundowali p. dyr. Iwlijew Jan, firmy Polmin, Vacuum Oil Company. Firma Galicja S. A. wydała zawodnikom tegoż rajdu dla reklamy po jednej bańce oleju Galtol. Organizacja zawodów dobra, za wyjątkiem punktu kontrolnego w Jaremczu.

* * *

W międzynarodowym rajdzie motocyklistów w Łodzi startowało blisko 200 maszyn. W przepisanym czasie przybyło na metę do Łodzi 76 maszyn. Pierwsze miejsce zajął Barliński (Union) na „Harley‘u“ w kategorji do 350 ccm. W kategorji ponad 350 ccm zwyciężył Wilner na „N. S. U.“.

Na motocyklach z przyczepkami do 600 ccm przybył do mety pierwszy Bucklein (S. S. Union) na „B. S. A.“, zaś z przyczepkami ponad 600 ccm Pieniążek na „Harley‘u“. Nagrodę magistratu łódzkiego zdobył Bucklein, nagrodę Automobilklubu łódzkiego zdobył Wilner i Scherer, nagrodę „Polminu“ Stolarow na „D. K. W.“, nagrodę komisji sportowej Neumanówna na „D. K. W.“, zaś p. Krejzowa z Pragi zdobyła 4-tą nagrodę na motocyklu „Praga“.

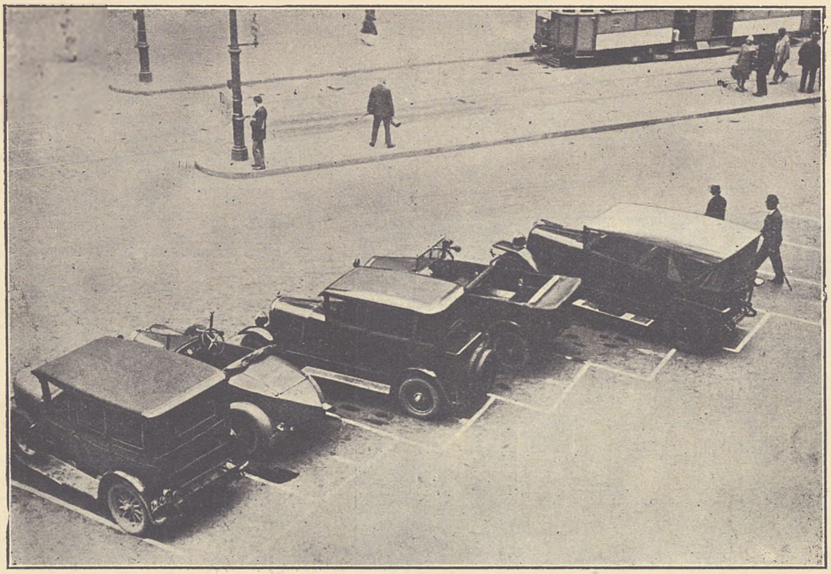
W klasyfikacji drużynowej zwyciężyła Legja (Warszawa) przed Unionem (Łódź).

* * *

Niemiecki aeroklub rozesłał prasie ostateczne zestawienia wyników tegorocznego międzynarodowego rajdu awjonetek. Płonczyński mając 336 punktów, stoi na 19 miejscu. Więckowski z 329 pkt. — na 21-em miejscu. Bajan i Giedgowd zaś znajdują się na 32 i 33 miejscu, mając 223 i 170 pkt. Aeroklub Polski, jako wystawca awjonetki Płonczyńskiego, która weszła w szereg 20 zwycięzców otrzymał 10 tys. fr. nagrody.



Znakomita motocyklistka p. Stefanowiczówna z A. Z. S. Warszawa odbywa rajd dokoła Polski.



W wąskich, a mimo to ruchliwych ulicach Budapesztu wolno samochodom parkować skośnie do kierunku jazdy.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

ŁÓDŹ. (Katastrofa samochodowa). Na drodze Warszawa—Łódź uległo rozbiciu auto przemysłowca łódzkiego p. Emila Herbsta. Ciężkie okaleczenia odniosła p. Aleksandra Herbstowa, doznając wstrząsu mózgu.

PRZEMYŚL. (Samochód w płomieniach). Na szosie między Chyrowem o Osadą Chyrowską samochód ciężarowy, zdążający w stronę Przemyśla, stanął nagle w płomieniach, prawdopodobnie wskutek krótkiego spięcia przewodów elektrycznych. Grozę położenia spowodował wybuch zbiornika benzyny. Szofer uniknął śmierci, odnosząc bardzo ciężkie poparzenia.

KRAKÓW. (Zderzenie autobusu z samochodem ciężarowym). Na zakręcie drogi w Niepołomicach pow. Bochnia zderzył się autobus z autem ciężarowem. Samochody zostały rozbite, przyczem 6 osób z pośród jadących pasażerów odniosło poważne rany. Katastrofa nastąpiła wskutek nieostrożności obu szoferów.

BIAŁYSTOK. (Katastrofa autobusowa.) Autobus „Kresówka", na szosie Białystok — Wołkowysk, wywrócił się do rowu, a pasażerowie zostali poranieni. Na 16 pasażerów dwóch w stanie groźnym zawieziono do szpitala w Wołkowysku. Przyczyną wypadku był źrebak, stojący na szosie, którego szofer chciał wyminąć a skręcając w bok, wpadł z autobusem do rowu.

FALENICA. (Katastrofa podczas ćwiczeń straży pożarnej.) W poniedziałek pod tartakiem w Falenicy, odbywała się próba straży pożarnej, do której wyjechało kilka sikawek samochodowych. Przy kierownicy na jednym z wozów siadł strażak Henryk Żęciorek, słabo kierujący autem i nie posiadający prawa jazdy. Ujechawszy ćwierć kilometra, niefortunny kierowca spowodował wypadek, skutkiem czego auto wpadło do rowu, przygniatając kilku strażaków. Ciężej rannych odwieziono do szpitala Przemienienia Pańskiego w Warszawie, lżej rannych: sprawcę katastrofy oraz Bolesława Rokickiego — opatrzono na miejscu.

ŚWIĘCIANY. (Wypadek wskutek nieostrożnej jazdy.) Traktem ze Święcian do Wilna przejeżdżał w ostrem tempie samochód, należący do adw. A. Tymońskiego ze Święcian. Wskutek nieostrożnej jazdy, na 13 klm od Wilna, na skręcie tył maszyny zarzucił. Samochód, zataczając koło, wpadł do rowu, przewracając się na bok. Z pośród pasażerów państwo Tymońscy doznali ciężkich obrażeń.

Z KRAJU

Rajd pań

Dorocznym zwyczajem Automobilklub Polski organizuje we wrześniu rajd pań. Popularność, jaką się cieszyły te rajdy w latach poprzednich, pozwala przypuszczać, że na starcie staną poza znanemi oddawna zawodniczkami, liczne nowe zwolenniczki pięknego sportu automobilowego.

Trasa rajdu będzie łatwiejsza, niż w roku ubiegłym, bowiem nie obejmuje terenów górskich. W pierwszym etapie panie będą musiały przebyć etap Warszawa — Wilno, czyli tę samą trasę, co rajd międzynarodowy. W dwóch dniach następnych rajd ma powrócić do Warszawy innemi drogami.

Sporo trudności nastręczy paniom próba zrywu i hamowaniu. Zawodniczka winna ruszyć z miejsca tylnym biegiem, zahamować maszynę na taśmie odległej o 50 metrów, ruszyć naprzód i ponownie stanąć do przejechania 500 metrów na drugiej taśmie. Szybkość wykonania tych manipulacyj będzie decydowała o zyskaniu punktów dodatnich lub ujemnych.

Fuzja linij autobusowych

Przedsiębiorstwa autobusowe, utrzymujące komunikację na linji Warszawa — Grójec, w liczbie 13-tu, oraz na linji Warszawa — Radom, w liczbie 8-miu, połączyły się w dwie grupy, celem wspólnej eksploatacji tych odcinków, oraz ustalenia rozkładów jazdy.

Słuszne to posunięcie jest nowym krokiem do konsolidacji ruchu autobusowego w Polsce.

Bezrobocie wśród kierowców taksówek

Daje się obecnie odczuć silny wzrost bezrobocia wśród kierowców, zarówno taksówek, jak i wozów prywatnych. Bezrobocie to, spowodowane jest nietylko ogólnym kryzysem gospodarczym, lecz i masową „produkcją" nowych kierowców przez szkoły samochodowe. Według obliczeń ostatnich, szkoły te, przysparzają Warszawie około sześciu tysięcy adeptów sztuki szoferskiej miesięcznie.

Przeróbki autobusów komunikacyjnych

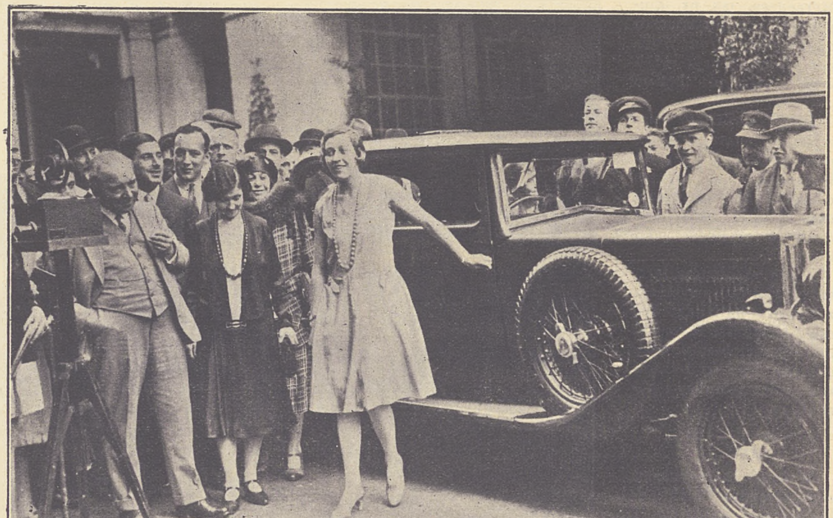
Z dniem 1 września rb. wchodzi w życie rozporządzenie ministra robót publicznych, na podstawie którego wszystkie autobusy międzymiastowe muszą mieć drzwi ztyłu. Niektórzy właściciele autobusów, niemających tego urządzenia przystąpili już do odpowiednich przeróbek swych wozów.

W sprawie tej Centralny Związek Właścicieli Autobusów rozpisał ankietę do wszystkich przedsiębiorstw autobusowych. Z nadesłanych już odpowiedzi z terenu warszawskiego, na 151 autobusów, 73 nie mają drzwi ztyłu . Niektóre z nich (boczno-drzwiowych) przeszły już po 90, 100 i 150 tysięcy klm. Widać z tego, że brak tylnych drzwi nie stanowi praktycznie niezbędnej konieczności w kursowaniu wozu. Biorąc pod uwagę te okoliczność, jak również fakt, że autobusom tym niewiele już pozostaje do życia, Związek powołując się na fachową opinję Związku Fabrykantów Karoseryj, wystąpił do władz o odroczenie terminu wspomnianego rozporządzenia.

W sferach administracyjnych nie wydano dotychczas w tej sprawie nowego zarządzenia, istnieje jednak tendencja, aby autobusom bez tylnych drzwi pozwolić kursować do czasu ich zużycia i wycofania, nie rejestrować natomiast nowych wozów, nie mających tej wymaganej przez władze (od dnia 1 września) inowacyj.

Prócz tych zmian rozporządzenie Ministerstwa Robót Publicznych nakazuje zainstalowanie do dnia 1 września rb. zapisujących wskaźników szybkości, szerokości siedzeń nie mniej jak 45 cm itd.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że dzięki staraniom centralnego Związku właścicieli autobusów, Min. Robót Publicznych, w porozumieniu



Lotniczka angielska Any Johnson, która dokonała brawurowego przelotu z Anglji do Australji otrzymała od znanego przemysłowca samochodów W. Morrisa jako nagrodę śliczną limuzynę.

ż Min. Spraw Wojskowych, zgodziło się na odroczenie na dłuższy okres przeróbki drzwi w autobusach w celu zaopatrzenia ich w drzwi tylne. Natomiast nowouruchamiane wozy muszą posiadać drzwi tylne.

Wszystkie inne dodatki, w które mają zaopatrzyć się autobusy, w myśl rozporządzenia z dnia 17 stycznia 1929 r. (gaśnice, apteczki, autografy do wykazywania szybkości, strzałki kierunkowe), muszą być wprowadzone.

Położenie przemysłu karoseryjnego w Polsce

Rozwój przemysłu karoseryjnego w r. 1928 spowodował utworzenie całego szeregu nowych fabryk, które już w pierwszej połowie r. 1929 zaczęły odczuwać przesilenie. Ogólne pogorszenie konjunktury wywołało zmniejszenie zapotrzebowania na nadwozia, a wadliwa taryfa celna daje importerowi zysk na manipulacji osobnego cienia podwozia i nadwozia. Montownie zagranicznych karoseryj otrzymują specjalne ulgi celne. Praca robotnika wynosi zaledwie 10 do 15 proc. normalnego czasu, potrzebnego na całkowity wyrób karoserji w kraju. W okręgu warszawskim wyprodukowano w r. 1928 około 700 sztuk karoseryj, w r. 1929 liczba ta spadła do 530 sztuk. Przemysł karoseryjny byłby zdolny jednak całkowicie pokryć zapotrzebowanie krajowe. W r. 1929 zmniejszyła się również produkcja pojazdów konnych. Brak fabryk samochodowych w Polsce, oraz wielka rozmaitość typów samochodów importowanych uniemożliwia racjonalizację i wyrób seryjny karoseryj. Rozwój przemysłu karoseryjnego idzie raczej w kierunku przystosowania się do wymagań indywidualnych klienteli. W r. 1929 większość tych warsztatów wprowadziła urządzenia natryskowe do lakierowania nadwozi.

Jak się hamuje rozwój automobilizmu?

Jedną z wielkich przeszkód w rozwoju automobilizmu w Polsce jest polityka władz skarbowych. Nawet w obecnych uciążliwych warunkach, mnóstwo osób, zwłaszcza w sferach inteligencji zawodowej, byłoby w stanie kupić sobie samochód i ma po temu wielką ochotę. Jedynym względem, który powstrzymuje je od tego, jest obawa przed władzą skarbową, która fakt kupienia samochodu przez adwokata lub lekarza, przyjmuje jako powód do podniesienia wymiaru podatku obrotowego. (p)

Kontrola na drogach podmiejskich

Na mocy zarządzenia warszawskiego urzędu wojewódzkiego, kadry policji drogowej w powiecie warszawskim powiększono na okres letni o 20 szeregowych z innych powiatów województwa warszawskiego, w celu wzmocnienia nadzoru nad ruchem kołowym na drogach powiatu warszawskiego, zwłaszcza na szosach, posiadających większy ruch kołowy, a specjalnie automobilowy, w okresie 'etniskowym.

Marszruty patroli policyjnych dostosowane są do rozkładu jazdy autobusów, jadących z Warszawy i do Warszawy oraz do ruchu, spowodowanego targami i jarmarkami na prowincji, dokąd zdążają kupcy warszawscy z towarami.

Sąsiadujące z powiatem warszawskim powiaty otrzymały polecenie, aby w godzinach, w których patrole powiatu warszawskiego kończą czynności na granicy swego powiatu, kontynuowały je na swym terenie.

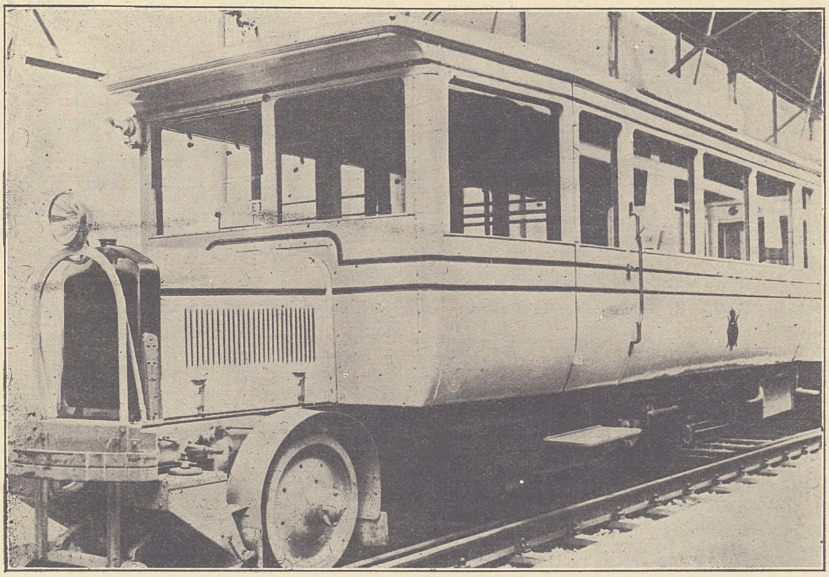
Wszystkie samochody w razie pożaru do dyspozycji straży

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wydało rozporządzenie w sprawie obowiązków ludności w czasie pożarów. W pierwszym rzędzie rozszerzono obowiązek dostarczania samochodów. — W razie pożaru każdy ma obowiązek udzielić swego samochodu ciężarowego dla przewozu strażaków i narzędzi, osobowego dla przewozu rannych i poparzonych. Nie wolno przytem rościć pretensyj za uszkodzenia powstałe bez niczyjej winy w czasie akcji ratowniczej.

Eksplozja w szkole samochodowej

W poniedziałek o godzinie 10,30 wieczorem wydarzyła się w szkole samochodowej firmy Dalhofer i Hummel w Karlsruhe straszna eksplozja.

Wskutek eksplozji, która powstała prawdopodobnie z powodu zapalenia się gazów benzynowych, legł w gruzy dom parterowy, w ktorym mieścił się garaż i warsztat reparacyjny.



Na wystawie światowej w Leodjum wystawiono autobus na szynach, którego propagandą zajmuje się Narodowe Tow. Kolei Belgijskich. Autobus ten rozwija szybkość 60 klm. na godz.

O gwałtowności wybuchu świadczy fakt, iż poprzez walący się sufit wyrzuconych zostało w powietrze kilka samochodów i inne przedmioty, które spadając na pobliskie zabudowania, wyrządziły znaczne szkody.

Podczas katastrofy zginęły wedle dotychczasowych obliczeń dwie osoby.

Mianowicie małżeństwo Fellhauerowie, wracając z teatru, znaleźli się w chwili wybuchu tuż koło garażu samochodowego i zostali pogrzebani pod gruzami walącego się budynku.

Zniekształcone ich zwłoki wydobyto dopiero dzisiaj rano.

Czy pod gruzami znajdują się jeszcze dalsze ofiary katastrofy, dotychczas nie zdołano stwierdzić.

Z ZAGRANICY

Najnowsze ostrzeżenie dla samochodów

Na granicach większości miast i miasteczek Stanów Zjednoczonych umieszczono ostatnio olbrzymie afisze, na których widnieje wydrukowany wielkiemi głoskami następujący napis:

„Jadąc ostrożnie, poznacie nasze miasto.

Jadąc zbyt szybko, poznacie nasze więzienie...“

Bo też istotnie, na podstawie praw, świeżo uchwalonych w większości stanów, władze miejscowe mogą skazywać doraźnie na więzienie kierowców, przejeżdżających przez miasto lub przez inne skupienie ludzkie z szybkością, przewyższającą ustanowioną normę szesnastu kilometrów na godzinę.

Afisze powyższe osiągnęły podobno skutek bardzo dobry.

Badania psychotechniczne kierowców

W licznych szkołach samochodowych zagranicą poddaje się kandydatów na kierowców samochodowych między innemi próbie umiejętności kierowania samochodem. W sali wykładowej kandydat na kierowcę siada przy kierownicy, patrząc na taśmę papieru, która przesuwa się przed nim z szybkością, dającą się regulować dowolnie. Taśma papieru jest podziurawiona, a poszczególne otwory różnej wielkości oznaczają wozy, tramwaje, cyklistów, przechodniów i t. d. Obracając kierownicę, kandydat porusza sztyft, który wykreśla linję na przesuwającej się taśmie papieru, przyczem chodzi o to, by linję poprowadzić z ominięciem wszelkich otworów. Gdy kierowca dodaje „gazu“, szybkość taśmy papierowej wzrasta i naodwrót maleje, gdy się zwalnia bieg silnika. od którego taśma otrzymuje napęd. Zmienna szybkość ruchu taśmy jest doskonałym sprawdzianem przytomności i szybkiej orjentacji kandydata, który pragnie uzyskać prawo jazdy. Jeżeli sztyft, ślizgający się po taśmie natrafi na otwór, rozlega się sygnał; oznacza to, że podczas jazdy po ulicy kierowca najechałby na przeszkodę. Zależnie od ilości sygnałów, t. j. przeszkód, o które zawadził, kandydat otrzymuje lepszy lub gorszy stopień i zależnie od tego ewentualne świadectwo, że nadaje się na kierowcę samochodu.

Codzienne żniwo wypadków samochodowych we Francji

Z ogłoszonej niedawno statystyki komunikacyjnej za rok 1929 wynika, że przeciętnie ginie we Francji codziennie dziesięciu ludzi wskutek wypadków samochodowych.

Liczba wypadków śmiertelnych na szosach francuskich wynosiła w tym roku 3 750.

Generalny sekretarz ministerstwa spraw wewnętrznych zwrócił się do premjera Tardieu w sprawie obostrzenia przepisów komunikacyjnych. Tardieu ogłosił rozporządzenie, polecające wszystkim władzom, a zwłaszcza policji drogowej surowe przestrzeganie przepisów drogowych w miastach i na wsi.

Berlin — Paryż w 18 godzinach

Że samochód jest szybszy od pociągu pośpiesznego, przekonało się dwu dziennikarzy, którzy dosiadłszy pewnego ślicznego poranka (godz. 6) sześciocylindrowego seryjnego Mercedes-Benza wyruszyli z Berlina i po 18 godzinach jazdy przybyli do Paryża. Jazdą tą udowodnili, że w praktyce na dłuższej trasie samochód świetnie może konkurować z pociągami pośpiesznymi. W danym wypadku samochód zajechał do Paryża o 5 godzin wcześniej od ekspresu, co stanowi niełada wyczyn, jeżeli się uwzględni czas stracony na tankowanie, odprawę graniczną, posiłek itp.

Mussolini zarządził

Dyktator Włoch, a raczej Ministerstwo Robót Publicznych zarządziło, że 1) wszystkie autobusy, obsługujące linje osobowe muszą być co do koloru jednostajne tj. zielone, zaś ciężarówki szkarlatne. Kierowcy muszą posiadać szary prochowiec z wyłogami, a na tych, jak również na czapce muszą być numery.

Porządek musi być w Italji!

Samochody na raty

W ub. roku sprzedano w Ameryce na raty ni mniej ni więcej jak dwa i pół miljona wozów, co stanowi przeszło połowę zakupionych w 1929 r. nowych wozów.

Przepisy dla kołowców

W Kalifornji ukazało się zarządzenie, mocą którego wszystkie rowery zaopatrzone być muszą w reflektory, rzucające snop światła na 80 mtr.

Cadillac 16 w Europie

Pięć najpiękniejszych modeli 16-cyl. Cadillaca rozpoczęło w Skandynawji rajd dokoła Europy. W drugiej połowie lipca wozy te objechały południową i zachodnią Europę, obecnie zdążają na wschód. Jak wiadomo, należy Cadillac V 16 do najpiękniejszych i najbardziej luksusowych wozów świata.

Największy garaż dla taksówek

W Chicago uruchomiono z początkiem b. m. największy garaż dla dorożek samochodowych. Budynek posiada trzy piętra o powierzchni 14 000 m^2 i może garażować 600 wozów.

Walka ze staremi wozami

Agenci Forda otrzymali zlecenie wykupu starych wozów wszystkich marek po 20 dol. Wozy te wędrują do specjalnego oddziału zakładów River-Rouge, gdzie zostają zdemontowane i niszczone.

Z KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Nowy rozkład lotów P. L. L.

Z dniem 1 września b. r. wprowadzony zostaje na polskich linjach powietrznych nowy rozkład lotów. Przewiduje on w dalszym ciągu obsługę codzienną szlaków Warszawa — Bydgoszcz, Warszawa — Katowice, Warszawa — Gdańsk, Warszawa — Lwów, Warszawa — Poznań, oraz Katowice — Wiedeń, obsługę dwa razy dziennie szlaku Katowice — Kraków, oraz obsługę trzy razy w tygodniu szlaku Lwów — Gałacz — Bukareszt, oraz Katowice — Brno — Wiedeń.

Samoloty do Warszawy i do Wiednia mają w Katowicach połączenie z Krakowem. Według nowego rozkładu lotów samoloty z Warszawy odlatywać będą do Gdańska o godz. 12.30, do Bydgoszczy o godz. 13.15, do Poznania o 12.50, do Katowic o 8.30 i do Lwowa o 6.30.

Samoloty do Warszawy odlatywać będą z Gdańska o godz. 9-tej, z Bydgoszczy o 9-tej, z Poznania o 9-tej, z Katowic o 12.45, ze Lwowa o 9-tej.

Na linji Katowice — Wiedeń samoloty odlatywać będą z Katowic o 11.15, z Wiednia o 9.30 w poniedziałki, środy i piątki, oraz o godz. 9-tej we wtorki, czwartki i soboty.

Samoloty, kursujące w poniedziałki, środy i piątki lecą bezpośrednio do Wiednia, zaś we wtorki, czwartki i soboty przez Brno. Na linji Lwów — Gałacz — Bukareszt samoloty odlatywać będą ze Lwowa o godz. 9.40, z Gałaczu o godz. 15.40 w poniedziałki, środy i piątki. Na linji Bukareszt — Gałacz — Lwów samoloty odlatywać będą z Bukaresztu o godz. 7.30, z Gałaczu o 9.10 we wtorki, czwartki i soboty. Na szlaku Katowice — Kraków samoloty odlatywać będą z Krakowa o godz. 10-tej i 11.35, z Katowic zaś o godz. 10.50 i 12.30.

Polsko-francuska konwencja lotnicza

W sobotę, dnia 2. b. m., podpisana została w Ministerstwie Spraw Zagranicznych w Warszawie konwencja lotnicza pomiędzy rządami polskim i francuskim. Konwencja podpisana została: w imieniu rządu francuskiego — przez p. ministra lotnictwa Laurent Eynaca i ambasadora francuskiego w Polsce, Juljusza Laroche, w imieniu zaś rządu polskiego — przez p. ministra komunikacji Alfonsa Kuehna i min. pełnomocnego Adama Tarnowskiego.

Konwencja ma na celu rozwój współpracy francusko-polskiej w dziedzinie lotnictwa handlowego. W szczególności konwencja przewiduje utrzymanie nadal dotychczasowego połączenia lotniczego Paryż — Warszawa przez Pragę, a pozatem utworzenie drugiego połączenia lotniczego przez Berlin, jak również ewentualność stworzenia jeszcze innych linij. Konwencja ustala również ogólne warunki oraz system celny, jaki ma być stosowany w zakresie eksploatacji żeglugi powietrznej. Konwencja zawarta została na okres 10 lat. Otwierając nową dziedzinę działalności na polu współpracy polsko-francuskiej, świeżo podpisana konwencja lotnicza przyczyni się niewątpliwie do dalszego zacieśnienia wspólnych interesów obu krajów, powiększając możliwości rozwoju ich lotnictwa handlowego.

Lotnictwo komunikacyjne w Chinach

Rozumiejąc znaczenie lotnictwa komunikacyjnego dla rozwoju ogólnego, odradzających się Chin rząd Kuo-Min-Tangu pokrywa stale dotychczasowe deficyty pierwszego chińsko-narodowego Towarzystwa lotniczego. Są jednak wszelkie dane, że pierwsza, jak dotychczas, linja komunikacji powietrznej z Szanghaju do Hankou (przewożąca podróżnych i pocztę) z nastaniem wojen wewnętrznych, rozwijać się będzie z szybkością, odpowiadającą potrzebom, które dziś dopiero w części może zaspokoić.

Walki, które rozgorzały nanowo w prowincjach chińskich, powstrzymały tak dalece frekwencję na pierwszej chińskiej linji komunikacji powietrznej, że ostatnio zawieszono ruch samolotów w poniedziałki.

Najkrótsza linja lotnicza

Mówi się, że im linja lotnicza dłuższa, tem eksploatacja jej więcej się opłaca i że uprawianie komunikacji lotniczej na linjach krótkich nie opłaca się wogóle.

Przykład jednak amerykański dowodzi, że komunikacja taka uprawiana być może z powodzeniem nietylko na krótkich, ale nawet na bardzo krótkiej, bo 10-cio klm. linji.

Linję taką, San Francisco — Ookland, eksploatuje towarzystwo prywatne „Air Ferries". Zaznaczyć należy, że towarzystwo to nie pobiera żadnej subwencji od państwa, oparte więc jest całkowicie na samowystarczalności.

Do eksploatacji tej linji używa się 7-osobowych wodnopłatowców, które kursują co 20 minut. Podróż trwa 6 minut, zamiast 3 kwadransów statkiem.

W ciągu dwóch miesięcy na linji tej przewieziono przeszło 21.000 pasażerów.

Z KRONIKI ZAŁOBNEJ

W środę, dnia 20 sierpnia 1930 r., o godzinie 13.30 zmarła naskutek obrażeń, odniesionych podczas wypadku motocyklowego, najmłodsza uczestniczka rajdu motocyklowego „Nad polskie morze", ś. p. Zofja Ficnerska z Poznania, członkini poznańskiej „Unji".

Pisząc tę lakoniczną wiadomość żałobną głębokie wzruszenie ściska nam serce. Jakże okrutnym był los, który odwołał w zaświaty wiośnianą postać nieszczęsnego dziewczęcia! Lubiano Ją powszechnie dla przemiłych zalet Jej charakteru, ceniono Ją dla Jej doskonałego ducha sportowego i cieszono się Jej wesołem, czarującem towarzystwem. Należała do najpopularniejszych postaci wielkopolskiego świata motocyklowego i autcmobilowego, który smutną wiadomością o Jej zgonie przejął się do głębi serca. Pozostaniemy wierni Jej świetlanej pamięci! R. i. p.

Komunikat

Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

We wtorek, dnia 19 bm., odbyło się w lokalu pani Kasperkowej zebranie plenarne filji Poznań. Zebranie zagaił o godz. 21 prezes kol. Czyż hasłem „Cześć wspólnej pracy". Po odczytaniu protokółu, który bez zmian przyjęto, referował kol. prezes sprawę objazdu kół, co członkowie przyjęli do wiadomości i zatwierdzili wydatki połączone z tym objazdem. Następnie omawiano dość szczegółowo stan wyjątkowy, który się wytworzył przez zerwanie umowy autodorożkarzy. Zkolei referował kol. Czyż sprawę upomnień. Zebrani zgadzają się na wysłanie upomnień i zrzekają się odpowiedzialności w razie ewentl. mogących z tego wyniknąć wypadków. Dalej omawiano sprawę zabawy towarzyskiej, która się odbędzie w przyszłą sobotę, tj. 30 bm. o godz. 20 na sali Ogrodu Zoologicznego. Następnie zatwierdzają zebrani odczytany przez kol. sekretarza regulamin dla kół. Pod wnioskami uchwalono, by sekretarjat wniósł petycję do M. U. B. P., by obsługa wózków z lodami oraz kiełbaskami przestrzegała przepisy o ruchu i wózki ustawiała przepisowo dziesięć metrów od narożnika ulicy, dalej, by w nocy wózki te były oświetlone. Zarazem zlecono Zarządowi przesłać prośbę do biura dyrekcji P. K. E. aby podczas naprawy zwrotnic w porze nocnej miejsca te były dostatecznie oświetlone i ustawione znaki ostrzegawcze.



OGŁOSZENIA DROBNE

Jednołamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Samochód
Opel w dobrym stanie za 2.500 zł. Wiadomość Słomczyński, Ostrów Pozn., ul. Ułańska 16. zdw 80 512

Szofer
ślusarz początkujący poszukuje posady. Oferty Samochód zdw 80 104

Szofer-ślusarz
kawaler, szuka posady. Adres: A. Taszarek, Bzeżno, pow. Czarnków. zdw 80 127

Wykonuję
po cenach konkurencyjnych szprychowe drewniane koła samochodowe. Zwierzyniecka 29. zdw 79 500

Szofer
kawaler, sumienny, uczciwy, z praktyką, pragnie objąć posadę za małem wynagrodzeniem. Miejscowość obojętna. Oferty Samochód Poznań zdw 79 716

Szofer
władający językiem polskim, niemieckim, francuskim, poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia W. Tamborski, Krzycko Wielkie, pow. Leszno. zdw 79 524

Szofer-ogrodnik
kowal, wolny od wojska, z praktyką i dobremi świadectwami, poszukuje jakiejkolwiek posady. Oferty Samochód Poznań, zdw 79 535

Szofer
młody poszukuje posady; miejscowość obojętna. Łaskawe złoszenia Samochód zdw 79 945

Szofer
mechanik na samochody, rowery, gramofony, maszyny do szycia, szuka posady. Zgłoszenia Agencja Kurjera Poznańskiego Gniezno 330.

Szofer
kawaler, trzeźwy i sumienny, z kaucją poszukuje posady na samochód prywatny lub ciężarowy. Sęczkowski, Wasilewsko, pocz. Wylatowo, pow. Mogilno. 79 078

Szofer-ogrodnik
z długoletnią praktyką i dobremi rewerencjami poszukuje posady najchętniej w ogrodn. handlowem. Oferty Samochód Poznań, zdw 79 100

Szofer
samodzielny, kwalifikowany monter, praktyka, referencje, zmieni posadę. Poważne oferty Fijałkowski, poczta Roś, Wołkowysk. zdw 78 954

Szofer-kowal
mający sześć miesięcy praktyki, poszukuje posady w majątku. Oferty Samochód Poznań zdw 78 678

Komunikat „Unji“

1) Z dniem 1 lipca b. przyjęto na członka nadzwyczajnego p. Tadeusza Kapczyńskiego z Poznania.

2) Dnia 10 bm. skradziono kol. Musiałowi z przed sekretarjatu motocykl marki Rudge Wh. 350 ccm. nr. rej. PZ 47 545, nr. silnika 874, bak i błotniki koloru czerwonego.

Wzywa się wszystkich członków celem bacznego śledzenia za zaginioną maszyną, a wszystkie dane, które mogłyby się przyczynić do wykrycia sprawcy, prosimy kierować najkrótszą drogą do poszkodowanego, ul. Skarbowa 15 lub do klubu.

Równocześnie zanosimy apel do bratnich klubów o łaskawe zakomunikowanie powyższego swym członkom celem roztoczenia bacznej uwagi dla ułatwienia odszukania motocykla.

3) Zwraca się uwagę członkom, że w niedługim czasie nastąpią obławy policji samochodowej. Należy wobec tego wyjeżdżać tylko z potrzebnemi papierami. Kto takowych jeszcze nie posiada, winien się czemprędzej zgłosić do sekretarjatu dla przeprowadzenia wieczornych lekcyj i poddania się egzaminowi.

4) Podaje się zainteresowanym członkom do wiadomości, że wyścigi motocyklowe o mistrzostwo Polski odbędą się w niedzielę 7 września pod Grudziądzem.

Regulaminy i karty zgłoszeń można już odebrać w sekretarjacie, przyczem zwraca się uwagę, że każdy startujący winien być w posiadaniu międzynarodowej licencji zawodnika i licencji kierowcy P. Z. M. Bliższych szczegółów oraz informacyj udziela sekretarjat codziennie od godziny 17 do 19-tej.

5) W niedzielę, dnia 24 bm. urządzamy próbę chyżości na 1 kilometrze jako końcowe przygotowanie do mistrzostw Polski.



6. W niedzielę, 31 sierpnia urządzamy w Poznaniu międzymiastowe wyścigi motocyklowe Poznań—Bydgoszcz na torze żużlowym. W każdej kategorji startować będzie po każdej stronie po 2 najlepszych jeźdźców. Zainteresowani winni już teraz zgłosić swój udział w sekretarjacie lub u komandora.

Pokłosie M. W. K. T.

(Dokończenie ze str. 4-tej.)

Piękno krajobrazu polskiego znajduje coraz więcej wpływowych rzeczników; towarzystwa, związki i kluby prowadzą żywą akcję, a nad całokształtem tej pracy czuwa Departament Turystyki w Ministerstwie Robót Publicznych, pod którego patronatem pozostawał dział turystyki krajowej na M. W. K. T. Specjalnie utworzone komitety wojewódzkie rozwinęły żywą działalność, rezultatem której był bardzo piękny pokaz krajoznawczo-turystyczny, urozmaicony sztuką ludową i artystycznym przemysłem ludowym ze wszystkich dzielnic Polski. Utworzono również artystyczny dział malarstwa krajobrazu polskiego, gdzie zgrupowano cały szereg wybitnych płócien najznakomitszych artystów polskich z mistrzem Fałatem na czele.

Udział zagranicy był liczny. Wspaniale wystąpiła Italja (port Wenecji, Neapolu itd.), Francja, Rumunja, Czechosłowacja. Starannie i interesująco wystąpiły: Belgja, Węgry, Szwecja, Finlandja, Grecja, Holandja, Austrja, nawet dalekie Chiny były reprezentowane, przyczem niektóre z wyżej wymienionych państw brały udział dwukrotnie, t. j. w dziale przemysłowym i turystycznym. Wybitnie uplastyczniający się międzynarodowy charakter Wystawy był jej wielką, nieprzemijającą atrakcją, a liczne wizyty gości zagranicznych były najlepszym dowodem oddźwięku, wywołanego w całej Europie.

Zewnętrznie całość ujmowała pomysłowością i dobrym gustem; tysiączne, różnobarwne sztandary państw obcych tworzyły ruchomą gamę kolorów, a oprawa zieleni i kwiecia dodawała uroku całości. Wieczorami Park Wilsona, fantastycznie wręcz oświetlany reflektorami różnobarwnemi, z kolorową fontanną i jarzącym ognikami pawilonem szklanym, wywierał czarujące wrażenie.

Reasumując to wszystko, nie możemy się powstrzymać od wyrażenia uznania tym wszystkim czynnikom, które pracowały dla pięknego czynu M. W. K. T., która nietylko, że pozostawiła niezatarte wspomnienie u tych, którzy ją zwiedzili, ale była aktem wielkiej wagi w naszem współżyciu międzynarodowem.

Stan. Stronczyński.

Do dzisiejszego wydania pisma naszego dołączamy barwną ulotkę reklamową o olejach i smarach samochodowych „GALKAR“, którą polecamy łaskawej uwadze Szanownych Czytelników.

d 199



Kwestja czasu pracy szoferów

W 21 państwach europejskich istnieją obecnie powszechnie obowiązujące ustawy o czasie pracy w przemyśle. W Danji, Hiszpanji, Anglji, Irlandji, Luksemburgu i Szwajcarji ustawy te nie dotyczą wszystkich gałęzi przemysłu, jednakże — uwzględniając przepisy, zawarte w umowach zbiorowych — można śmiało stwierdzić, iż z państw położonych w Europie jedynie Węgry, Turcja i Albanja, a zatem państwa o słabo rozwiniętym przemyśle, nie posiadają wcale ustawodawstwa o czasie pracy.

Wszystkie te ustawy przewidują najwyżej 48-godzinny stały tydzień pracy, lecz względnie znaczna ilość państw stosuje na zasadzie ustaw lub umów t. zw. angielski tydzień. W kilku państwach, między innemi w Belgji, która ratyfikowała konwencję o ośmiogodzinnym dniu pracy, godziny zajęć rozłożone zostały na okres czasu dłuższy niż tydzień, w celu uniknięcia zwiększenia ich ilości w przemysłach, wymagających specjalnych przepisów.

Niektóre państwa wprowadziły dla czynności, wymagających nieprzerwanej pracy 56-godzinny tydzień pracy, lecz inne, jak Włochy. Norwegja, Holandja utrzymały 48-godzinny tydzień pracy nawet w tych wypadkach.

Stosowanie dodatkowych godzin pracy dozwolone jest głównie, gdy idzie o prace przygotowawcze lub dodatkowe, lecz ilość ich rzadko przekracza dwie godziny na tydzień. Przedłużenie dnia pracy bez ograniczenia dopuszczalne jest zwykle w razie wypadków lub t. zw. siły wyższej; ponadto pewna ściśle ograniczona ilość godzin dodatkowych dopuszczalna jest w okresach nadzwyczajnego wzrostu produkcji itp. Dodatkowe godziny pracy winny być wynagradzane w myśl obowiązujących w większości państw przepisów według stawek płac zwiększonych od 25 do 50 proc.

Polskie ustawodawstwo pracy zasadniczo nie odbiega od powyższych wzorów zagranicznych: obowiązuje u nas 46-godzinny tydzień pracy w przemyśle, handlu i biurowości; ilość ustawowo dopuszczalnych nadgodzin nie przekracza 120 w ciągu roku, przyczem uzyskanie zezwolenia na zatrudnianie pracowników w nadgodzinach nie jest łatwe do osiągnięcia, gdyż ustawa rezerwuje samemu ministrowi pracy prawo udzielania tego rodzaju zezwoleń. Wynagrodzenie za nadgodziny jest wysokie, wynosi bowiem przy pierwszych 2 nadgodzinach 50% podstawowej płacy, a 100% przy dalszych godzinach. Wreszcie, do niedawna ustawodawstwo polskie nie znało możności zatrudniania pracowników w pewnych dniach dłużej ponad 8 godzin wzamian za krótszy dzień pracy w dniach następnych. Określenia sumarycznego czasu pracy w okresach dłuższych, np. kwartalnych (przykład: Belgja), dotychczas nie znaliśmy.

Dopiero przepisy, wydane przez ministerstwo pracy dla dozorców domowych (stróżów, portjerów) stworzyły precedens dla zliberalizowania ustawy o 8-mio godzinnym dniu pracy i to drogą: 1) urzędowego rozstrzygnięcia kwestji, czy godziny spędzone przy pracach przygotowawczych i dodatkowych (np. pojenie koni przez woźniców) należy zaliczyć w poczet czasu normalnej pracy, 2) a następnie drogą stworzenia możności zatrudniania pracowników w pewnych dniach dłużej (ponad 8 godzin), niż w innych.

Z punktu widzenia potrzeb życiowych takie zliberalizowanie przepisów ustawowych spotkało się w społeczeństwie z powszechnem uznaniem. Niewątpliwie opracowany ostatnio przez ministerstwo projekt rozporządzenia o czasie pracy dla szoferów i konduktorów autobusów i samochodów ciężarowych spotka się z niemniejszem uznaniem ogółu.

Wspomniany projekt wypełnia lukę, która w dotychczasowych stosunkach służbowych dawała się stronom zainteresowanym często niemile we znaki.

Projektodawca uwzględnił dotychczasowe doświadczenia zdobyte w dziedzinie stosunków pracy w komunikacji autobusowej. Mianowicie z dotychczasowej obserwacji wynika jasno, iż osoby, zatrudnione przy pojazdach jakiegobądź rodzaju, nie pracują w jednym ciągu tak, jak to bywa np. w warsztatach fabrycznych. Praca obsługi pojazdów jest z natury swej pracą przerywaną, dającą pracownikowi względnie dużo czasu wolnego, wypoczynkowego. Pogotowie do pracy nie jest przecież w ściślejszem rozumowaniu pracą męczącą, wyczerpującą siły. Praca osób, objętych projektem, polega w mniejszym czy większym stopniu na t. zw. rzeczywistej pracy i na pilnowaniu pojazdu, względnie wyczekiwaniu. Jest więc zbliżona do pracy stróżów, odźwiernych, dozorców, woźnych itp. osób, z tą tylko różnicą, że obsługa pojazdów jest pracą główną, a pilnowanie i wyczekiwanie — wypływem konieczny pracy głównej!

Z tej też racji, a szczególnie z racji konieczności życiowych, projekt rozporządzenia ministerjalnego zawiera specjalne przepisy dla szoferów i konduktorów autobusowych i samochodów ciężarowych, dające się streścić w następujący sposób:

Wprawdzie zasadniczy czas pracy osób objętych projektem nie może przekraczać 46 godzin tygodniowo, ale normę tą wolno zastąpić normą równoważną, nieprzekraczającą jednak 10 godzin w dobie oraz 552 godzin w okresie 12-tygodniowym.

Jak więc widzimy, ustawa o 8-mio godzinnym dniu pracy nie została zmodyfikowana, a jedynie zastosowanie jej zostało zliberalizowane. Zresztą inaczej stać się nie mogło, gdyż rozporządzenie nie może zmienić ustawy.

Możność zatrudniania pracownika przez 10 godzin na dobę musi być — rzecz jasna — okupiona i to nietylko wyższą płacą za nadgodziny, ale również skróceniem czasu pracy w innych dniach tak, aby w ciągu 12 tygodni ilość przepracowanych godzin nie przekroczyła liczby 552. Nadto po przepracowaniu normy dobowej pracownik, objęty rozporządzeniem, powinien otrzymać conajmniej 10-godzinny okres wypoczynku, wolnego od wszelkich obowiązków służbowych.

W jaki sposób ustala się właściwy czas pracy? Jak już powyżej wspomnieliśmy, czas pracy szoferów i konduktorów jest przerywany okresami wyczekiwania oraz pilnowania wozu. Nadto pracę poprzedzają różne prace przygotowawcze w garażu, przy czyszczeniu i naprawianiu samochodu itd. Podobne dodatkowe roboty bywają wykonywane po właściwej pracy. Otóż: co postanawia projekt w tym względzie?

Postanawia przedewszystkiem, że zarówno w dni powszednie, jak w niedziele i w dni świąteczne osoby bezpośrednio odpowiedzialne za stan pojazdów mogą być zatrudnione przy niezbędnych robotach, poprzedzających wyjazd samochodu ciężarowego lub autobusu z miejsca postoju, jak również przy niezbędnych robotach, następujących po powrocie do miejsca postoju łącznie najwyżej w ciągu 2 godzin. Pracy tej nie uważa się za pracę w godzinach nadliczbowych i nie wlicza się do norm czasu właściwej pracy.

Nadto do czasu właściwej pracy nie wolno wliczać czasu pozostawionego pracownikowi do dowolnego wykorzystania, o ile wynosi on conajmniej godzinę i pracownik może w ciągu tego czasu pozostawić pojazd bez swej opieki.

Przepisy powyższe umożliwiają elastyczne stosowanie ustawy o 8-miogodzinnym dniu pracy, gdyż zezwalają na przerywanie czasu pracy z jednej strony, z drugiej zaś strony na jego przedłużenie w miarę potrzeby.

Również sprawę pracy nocnej rozwiązał projekt w sposób zadawalający następującem postanowieniem!

„Praca kierowców autobusów, ich pomocników i konduktorów w autobusach, utrzymujących regularną komunikację, jest dozwolona zarówno w niedzielę i dni świąteczne, jak i w nocy. Wzamian za pracę w niedzielę, o ile trwa ona dłużej niż 3 godziny, powinna być udzielona pracownikowi, objętemu niniejszem rozporządzeniem, równa liczba godzin wolnych od pracy w tygodniu.“

Projekt powyżej streszczony stanowi drugi rzut redakcyjny; pierwsze „wydanie“ projektu zostało poprawione przez ministerstwo i projekt w nowej redakcji został rozesłany instytucjom samorządu gospodarczego do zaopinjowania.

Jak się dowiadujemy, poznańska izba przemysłowo-handlowa zwołała onegdaj posiedzenie rzeczoznawców, reprezentujących zarówno pracodawców, jak i pracobiorców zainteresowanych nowem rozporządzeniem. Okazało się, że ani jedna, ani druga strona nie ma żadnych zastrzeżeń i projekt wita z zadowoleniem.

Co do nas, żałujemy, że projekt rozporządzenia nie ma szerszych ram, t. j., że nie uwzględnia wszystkich kategoryj szoferów.

Odpowiedzi redakcji

Pan W. S., Stanisławów. — Świece o wysokiej wartości cieplnej odznaczają się tem, że dobrze odprowadzają ciepło. Świece tego typu mają stosunkowo masywne elektrody. Środkowa elektroda względnie korpus świecy zaopatrzony jest w żeberka do chłodzenia. Jako izolator stosują angielskie fabryki mikę, która jest niewrażliwa na ciepło, zato trudna do oczyszczenia od osadu węgla. Silnik o wysokich obrotach powinien posiadać świece o wysokiej wartości cieplnej, gdyż z reguły grzeje się on silniej od sterowanego z boku.

WPan Alfred W., Zakopane. Przypuszczamy, że wspomniany przez pana spadek wydajności silnika nie polega na rozregulowaniu karburatora, ani też na mamce. Zachodzi tu prawdopodobnie zjawisko zmniejszenia się wydajności przy jeździe w górach. Zaznaczyć należy, że np. na wysokości 5 tys. metrów nad poziomem morza wydajność silnika wynosi tylko 50 proc. wydajności normalnej. Również dolanie benzolu do benzyny nic nie pomoże w tym wypadku. Samochód wspomnianej przez Pana marki jest naogół bardzo dobry, jakkolwiek nie nadaje się specjalnie do jazdy po górach. Nie wiemy, czy WPan stale mieszka w Zakopanem, czy też bawi tam tylko na wywczasach. W pierwszym wypadku nie zalecalibyśmy kupna tego wozu.

WPan inż. Wl. Z. z B. 1) W danym wypadku powody defektu mogły być różne. Najprawdopodobniej przyczyną wytopienia łożyska był poprostu brak, wzgl. niedostatek oliwy, z drugiej jednak strony, skoro pan twierdzi, iż jest doświadczonym automobilistą, zdarzyć się to nie powinno. 2) Zmiana rozstępu kół (Spurweite) jest rzeczą tak kosztowną, że stanowczo nie opłaca się nawet przy najlepszym wozie.

HUMOR

Ma zamiar kupić

— Jak ci się powodzi?

— Dziękuję, nie najgorzej. Są widoki, że kupię ślicznego Mercedesa.

— Toś się dorobił w tych ciężkich czasach.

— Gdzie tam. Z okna widzę nową reprezentację Mercedesów, która wystawiła przed paru dniami ten śliczny oto wóz, na który codziennie spoglądam. Są więc widoki, że go mogę kupić.

Paradoks

Kiedy jest pasażer dorożki samochodowej paradoksalny?

Jeżeli się złości na dopłatę i zostawia wóz otwarty.

Najlepszy sprzedawca

Bolcio wchodzi do reprezentacji motocykli, gdzie zamierza zaangażować się jako sprzedawca.

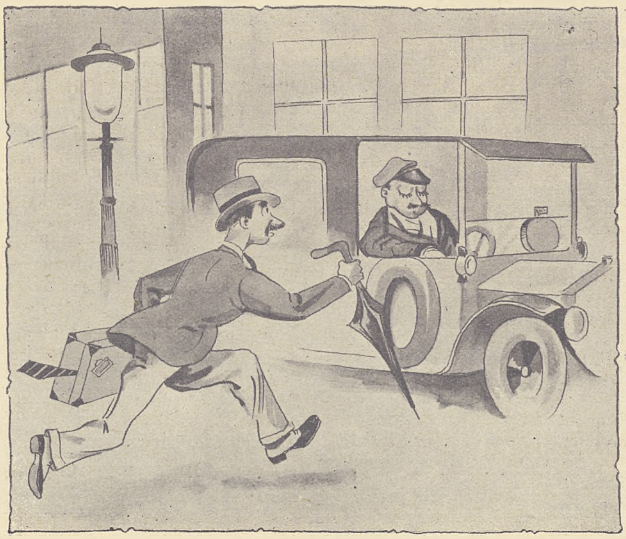
— Jestem najlepszym sprzedawcą na świecie, może mnie pan zaangażuje do siebie.

— Dobrze, — mówi przedstawiciel. — Mam tu stary motocykl, który kupiłem z drugiej ręki, może go pan sprzeda komu trzeciemu.

Bolcio wraca po kilku dniach, niestety, bardzo przygnębiony. Zapytany, jak się udał interes, odpowiada:

— Muszę się przyznać, że jestem drugim z rzędu najlepszym sprzedawcą na świecie. Najlepszym jest ten, który sprzedał tego grata.

Sen sprawiedliwego



— Panie szofer, szybko na dworzec, bo nie zdążę do pociągu.
— Mam zmartwienie, trza mnie było wcześniej przebudzić.

Motoryzacja czasu

— Jak długo masz tego szofera?

— Będzie już ładny okres czasu, bo — o ile się nie mylę — jeździ już u mnie na piątym wozie.

Gwarancja

Pan Filek rozbija swój nowy wóz o drzewo. Dziwnym zbiegiem okoliczności wychodzi z katastrofy cało, mimo, że po wozie nic nie pozostało. Spoglądając na stos gruzów rzecze:

— Co za wstrętne łajdactwo! Wierzyć tu obiecankom fabryki, że wóz jest niezniszczalny.

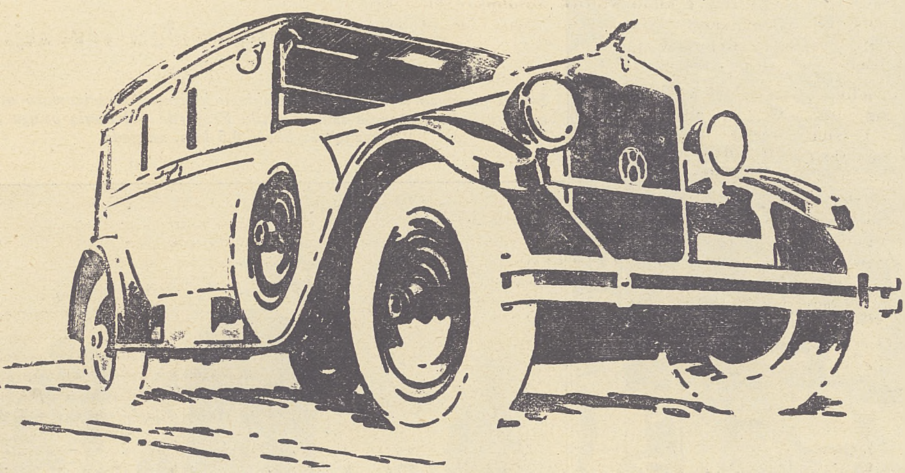
Małe nieporozumienie

Pan Hilary mieszka w małem miasteczku w pobliżu Lwowa. Pewnego dnia, obrzydziwszy sobie komunikację kolejową, kupuje samochód. Przy dokonywaniu transakcji pyta przedstawiciela:

— Czy samochód ten rozwija szybko 60 klm na godzinę?

— Oczywiście, jeżeli pan z miejsca zamieszkania wyjedzie o piątej rano, to pod gwarancją będzie pan o szóstej we Lwowie.

— Nie, mój panie, to nie ma celu, bo co ja pocznę o szóstej zrana we Lwowie.



Samochody
osobowe
ciężarowe
autobusy

Oświęcim Praga

Znaczna
zniżka cen
wobec częściowego wyrobu w kraju

Centralne Zakłady Naprawy i Składy części zapasowych w Oświęcimiu.

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIĘCIM - PRAGA - AUTO“

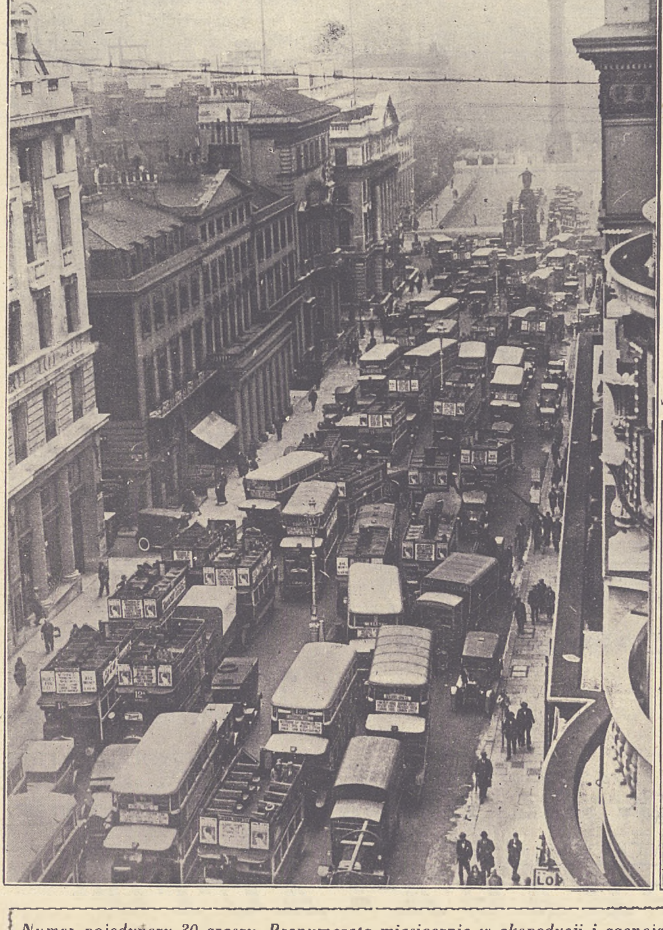
Poznań: Plac Wolności 11. Tel. 55-33. Telegr. „Autopraga“. — Warszawa: Kredytowa 4. Tel. 291-34. Telegr. „Centropług“
Lwów: Jagiellońska 7. Tel. 3-05. — Kraków: Kremerowska 6. Tel. 23-67. — Katowice: Plac Wolności 9. Tel. 31-41.

„OŚWIĘCIM“ ZJEDNOCZONE FABRYKI MASZYN i SAMOCHODÓW S. A.

Telefon 47. Oświęcim II. Telegr. „Famis“

Rozmaitości ze świata





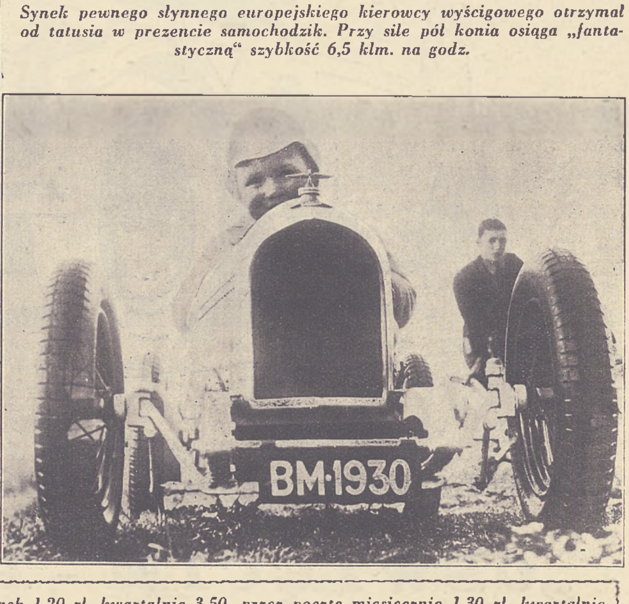
Do olbrzymiego hydroplanu niemieckiego D. O. X. wbudowano obecnie 12 motorów amerykańskich Curtiss po 600 KM z wodnem chłodzeniem. Dotychczasowe motory Siemens-Halske rozgrzewały się zbyt łatwo.

* * *

Imponujący ruch uliczny przy Regent Street w Londynie. Oddech wiel kiego miasta! Podobną scenę obserwować można przez cały tydzień ruch zmniejsza się tylko w niedziele.

* * *

Synek pewnego słynnego europejskiego kierowcy wyścigowego otrzymał od tatusia w prezencie samochodzik. Przy sile pół konia osiąga „fantastyczną" szybkość 6,5 klm. na godz.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524. 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej. *Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.*